

RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUODELTA 1941



HELSINKI 1942

RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUODELTA 1941

★

HELSINKI 1942

Rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1941.

I. Yleinen hallinto.

Valtionrautateiden jaksojako. Joulukuun 23 päivälle 1941 päivätyllä kierto-
kirjeellä rautatiehallitus ilmoitti tiedoksi ja noudatettavaksi kulkulaitosten ja
yleisten töiden ministeriön samana päivänä vahvistaman uuden valtionrauta-
teiden jaksojaon, joka tuli voimaan 1 päivästä tammikuuta 1942 alkaen. Tä-
män jaon mukaan kuuluvat satama- ja haararadat tai muu rataverkon haarau-
tuma samoihin jaksoihin kuin ne liikennepaikat tai rataosat, joilta sanotut radat
erkanevat. Samassa yhteydessä määrättiin myöskin jaksojen päälliköiden
asemapaikat.

*Yleinen
hallinto.*

Komiteat. Vuonna 1941 rautatiehallituksessa asetettiin kaksi komiteaa.
Toisen tehtäväksi annettiin laatia ja rautatiehallituksen ratkaistavaksi alistaa
suunnitelma Viipurin aseman rakennusten, varastojen, veturitallien ja turva-
laitteiden kunnostamisesta ym. esiintyvistä seikoista. Toisen komitean tuli val-
mistella kysymystä liikenne- ja veturimiehistön virantekorahojen korottamisesta.

Kertomusvuonna käsiteltyjen asiain luku käy selville allaolevasta taulukosta,
johon vertailun vuoksi on otettu myöskin edellisen vuoden vastaavat luvut:

Osasto, josta asia on esitelty	Asiat, jotka on ratkaissut:								Yhteensä asioita	
	Rautatiehalli- tuksen yleis- istunto		Rautatiehalli- tuksen osasto- istunto		Pääjohtaja (tai ylijohtaja)		Johtaja			
	1941	1940	1941	1940	1941	1940	1941	1940	1941	1940
Hallinto-osasto	2	2	345	376	174	210	3 836	2 143	4 357	2 731
Talousoosasto	5	6	297	236	591	704	3 609	3 459	4 502	4 405
Rataosasto	3	9	564	458	62	59	1 226	1 147	1 855	1 673
Koneosasto	4	11	125	119	300	374	2 823	2 937	3 252	3 441
Varasto-osasto	1	1	340	177	447	646	884	877	1 672	1 701
Liikenneosasto	3	4	138	114	849	841	4 562	4 980	5 552	5 939
Tariffiosasto	4	2	111	170	324	159	5 073	3 962	5 512	4 293
Rautatierakennusosasto ..	1	2	33	32	216	230	689	740	939	1 004
Yhteensä	23	37	1 953	1 682	2 963	3 223	22 702	20 245	27 641	25 187

II. Rata, rakennukset ja laitteet.

Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla. Uusia asuinrakennuksia ra-
kennettiin seuraaville liikennepaikoille: Anttilan, Karjaan, Urjalan, Liedon, Sa-
lon, Karkun, Tyrvään, Mäntyluodon, Vaasan, Kajaanin, Sukevan, Kuopion,

Rataosasto.

Rataosasto.

Mikkelin, Pieksämäen ja Huutokosken asemille, Hytin ja Martinkylän laiturivaihteille sekä Oripohjan ja Messukylän pysäkeille 1 kullekin sekä Kouvolan ja Iisalmen asemille, 2 kummallekin. Pika-asuntotaloja valmistui Haapamäelle ja Kouvolaan, 5 kummallekin, Rovaniemelle 3 sekä Turkuun ja Pieksämäelle, 2 kummallekin. Yöpymistaloja rakennettiin Kouvolaan ja Mikkeliin sekä Pasiilaan puinen rakennus korjaustyömiehiä varten. Tavarasuojia valmistui Sääksjärven pysäkillä, Vaasan asemalle tuhoutuneen tilalle, sekä Imatran asemalle ja Voltin pysäkillä. Kouvolan asemalle rakennettiin tavara-asematalo. Kuopion ja Lappeenrannan asemien tavarasuojia laajennettiin. Jyväskylän asemalle valmistui uusi pikatavaramakasiini ja Tohmajärven asemalle tavarasuoja.

Riihimäen asemalle rakennettiin vaunujen korjauspaja ja Turussa edellisenä vuonna aloitettu maalaustyöpajan rakennus valmistui. Kouvolan veturitallia laajennettiin.

Väestösuojia rakennettiin Pasilan asemalle 3 sekä Toijalan asemalle, Haapamäelle, Kokkolaan, Kontiomäelle, Iisalmelle, Kajaaniin, Kuopioon, Pieksämäelle, Mikkeliin, Savonlinnaan, Huutokoskelle, Jyväskylään, Viinijärvelle ja Nurmekseen, 1 kullekin.

Rakennusten, radan, siltain ja muiden laitteiden kunnossapito ja uudistus sekä laajennukset. Seinäjoen—Ylivieskan rataosalla uusittiin Ähtävän joen yli vievä 33 m pituinen silta.

Kolhon asemalla asetettiin Kolhon salmen yli uusi 33 m silta ja Kymijoen yli Voikkaalla rakennettiin uusi 63 + 70 + 63 m pituinen silta.

Huomattavampia raidelaajennuksia suoritettiin Helsingin, Hatanpään, Ruhan, Lapuan, Kokkolan, Rovaniemen, Joroisten ja Haminan ratapihoilla.

Tärkeimpiä vuoden kuluessa suoritetuista töistä olivat satamaradan rakentaminen Valkeakoskella sekä kaksoisraiteen rakentaminen Sääksjärven aseman ja Kuljun laiturin välillä n. 4 km.

Rajan läheisyyteen rakennettiin vetureiden kääntämistä varten Parikkalan aseman läheisyyteen kolmioraide.

Kuten aikaisempina vuosina oli kertomusvuodenkin aikana tarkoitus vaihtaa vilkasliikenteisillä rataosilla kevyitä kiskoja raskaampiin sekä muuten erikoisesti kuluneita kiskoja uusiin kiskoihin. Syttynyt sota esti kumminkin suurimmalta osalta työt. Vuoden kuluessa vaihdettiin: Iisalmen—Ylivieskan radalla 0.9 km kuluneita 22 kg/m kiskoja 30 kg/m kiskoihin, Oulun—Nurmeksen radalla 0.840 km 22 kg/m kiskoja 30 kg/m kiskoihin, Tuiran—Tornion radalla 1,321 km 25 kg/m kiskoja 30 kg/m kiskoihin.

Turvallisuuslaitteet. Kun sodan johdosta asentajahenkilökuntaa ja 17 työvaunusta 11 oli kesäkuussa luovutettu puolustuslaitoksen rautatiemuodostelmien käyttöön, rajoittuivat toimintavuoden uutisrakennussuunnitelmien toteuttamismahdollisuudet huomattavasti. Tämän johdosta täytyi myös neljäs opastinmestariipiiri (Joensuu) elokuun 1 päivänä yhdistää viidenteen (Kouvola) ja marraskuun 1 päivästä lukien kolmas (Oulu) toiseen opastinmestariipiiriin (Tampere).

Ennen sodan syttymistä loppuun suoritettiin kuitenkin seuraavat edellisenä vuonna aloitetut suurehkot työt: Varkaus (asetinlaitteet I ja II), Pieksämäki (asetinlaitteet I, II ja V), Tampere (asetinlaite III Viinikan ratapihan etelätulosuunnalla), Helsinki (asetinlaite III) ja Viinijärvi (länsitulosuunta).

Sodan aiheuttamista vaikeuksista huolimatta valmistuivat seuraavat myöhemmin aloitetut uusien opastinturvalaitosten työt: Haukivuori (etelätulosuunta), Kannus (pohjoistulosuunta) ja Olhava (etelätulosuunta).

Huomattavia turvalaitosten täydennyksiä ja uudistuksia suoritettiin 13 liikennepaikalla, mm. Oulussa, Lapissa, Lapualla, Ähtärissä, Tampereella (asetinlaitteessa II), Keravalla ja Mankalassa.

Sääksjärven—Kuljun kaksoisraiteen käytäntöön ottamisen johdosta rakennettiin turvalaitos Kuljun erkanemisvaihteelle ja täydennettiin Sääksjärven turvalaitosta.

15 liikennepaikalle rakennettiin varmistuslukkolukituslaitokset, niistä kaksi ilmaisineläinlaittein lukitusten valvontaa varten.

Maantieliikenteen turvaamiseksi tehtiin uudet tiepuomilaitokset Rovaniemen Koskikadun risteykseen ja Mäntyluodon radalla (km:llä 324 + 153 m) sijaitsevalle ylikäytävälle. Sitäpaitsi vaihdettiin vanhat tiepuomit Porvoossa, Koriolla, Hikiällä ja Kannuksessa uusiin, ohjesäännön mukaisiin tiepuomilaitoksiin.

Pienehköjä korjaustöitä suoritettiin myös valloitetun alueen vahingoittuneissa turvalaitoksissa. Niinpä kunnostettiin tiepuomilaitokset Tienhaarassa, Sorvalissa ja Linnansaaren ylikäytävällä Viipurissa sekä varmistuslukkolukituslaitokset erinäisillä liikennepaikoilla. Matkaselän pohjoistulosuunnan väliaikaisen turvalaitoksen rakennustyöt ja Jänisjärven turvalaitoksen korjaustyöt olivat vuoden vaihteessa melkein loppuun suoritettut.

Lopuksi mainittakoon rautatiemuseolle lahjoitetun AGA opastinmallin asentaminen, joka malli meillä käytäntöön otetuin teknillisin erikoislaittein havainnollisesti osoittaa, miten puoliautomaattinen valo- ja äänimerkkilaitos toimii.

Puutarhat ja istutukset. Vuosi 1941 oli puutarhatoiminnalle monessa suhteessa hyvin epäedullinen. Kovan pakkastalven jälkeen seurasi kuiva ja kuuma kesä, joka haittasi kasvilisäyksiä ja taimistotöitä.

Kun kesäkuun 18—27 p:nä suurin osa keskustaimiston ja puutarhapiiriin ammattityömiehistä joutui sotatoimiin, jäi puistojen varsinainen hoitotyö monilla asemilla puutteelliseksi, joskin pensasaitojen ja muotopuiden leikkaus koettiin saada suoritetuksi lähettämällä vanhempia miehiä piireihin, joissa heitä ei ollut käytettävissä.

Uusimis- ja korjaustöitä suoritettiin sellaisilla liikennepaikoilla, joissa työ oli edellisenä syksynä aloitettu.

Kaikki ammattitaitoa vaativat työt ovat puutarhurit suorittaneet käyttäen apunaan ammattitaitoisia puutarhatyömiehiä sekä korjaus- ja uudistöissä paikallisilta ratamestareilta saatua lisätyövoimaa.

Talvella leikattiin ratojen varsilla olevia kuusaitoja (lumiaitoja) sekä puhdistettiin asema-alueilla olevia luonnon puistoja.

Vuoden 1941 aikana tehtiin 5 uutta ja korjattiin 107 vanhaa puistoa. Tämän lisäksi poistettiin kaikki vanhat Berberis-pensasaidat ja korvattiin ne uusilla.

Taimistoissa hyödettiin ja istutettiin eri liikennepaikoille 475 lehtipuun-, 236 havupuun-, 1 637 koristepensaan-, 3 863 aita-pensaan-, 2 103 marjapensaan- sekä 23 747 perennakasvintainta.

Rataosasto.

Varoja näihin töihin käytettiin kaikkiaan 779 004: 15 markkaa.

Sillanrakennusjaoston insinöörit ovat suurimman osan vuotta olleet komennettuina sodan vaatimiin erikoistehtäviin. Ainoastaan 3 insinööriä on työskennellyt jaostossa.

Vuoden 1941 aikana suoritetuista töistä on tärkeimpänä mainittava Kemi-joen pääväylän ylitse johtava 4-aukkoinen jatkuva rautatiesilta, jännevälit 70 + 84 + 84 + 70 m, rataosalla Kemijärvi—Salla. Siltaan on laadittu täydelliset työpiirustukset ja painoluettelot sekä valvottu sillan valmistusta Kone- ja Silta O. Y:n konepajassa ja asennustöitä työpaikalla. Työ on edistynyt niin pitkälle, että sillan kaikki teräsosat, yhteensä noin 1 550 tonnia, on lähetetty tehtaasta työpaikalle ja 3-jännettä valmiiksi niitattu. Myöskin saman rataosan Norvion ja Koivukosken väylän 60 m jänteisten ristikkosiltojen valmistusta on valvottu samassa konepajassa ja asennusta työpaikalla. Nämä sillat ovat jo täysin valmiit. Lisäksi on laadittu täydelliset työpiirustukset 78 m jänteiseen normaalirautatiesiltaan ja 22.5 m jänteiseen hitsattuun ratakaarresiltaan sekä piirustukset Viinikan sillan kolmannen raiteen väliaikaiseen siltaan Tampereella.

Ylikulkusiltoja koskevista töistä ovat tärkeimmät: Työpiirustukset ja kustannusarviot Risteen ja Vaajakosken rautabetonikehäsiltoihin sekä Kittilän ylikulkusillan leventäminen.

Huonerakennustöistä mainittakoon Tampereen, Porin, Vaasan, Turun ja Lahden asuintalojen perustuspiirustukset, Pieksämäen vaununkorjauspajan rautabetonirakenteet sekä Seinäjoen veturitallin lisärakennuksen perustukset ja Tampereen veturitallin kattorakenteet.

Edellä lueteltujen töiden lisäksi on laadittu useita rumpujen kattamispiirustuksia eri rataosille, suoritettu korkeaajänniteristeilyjen tarkastuksia ja suunniteltu teräsristeilypylväitä sekä säretytjen siltojen korjaustehtäviä.

Rautatiehallituksen *ratapihajaostossa* on kertomusvuoden aikana käsitelty yli 120 ratapihojen laajentamista ja raidejärjestyksen parantamista koskevaa asiaa sekä laadittu niitä varten tarpeelliset piirustukset ja kustannusarviot. Vuoden alkupuoliskolla oli liikenne Rovaniemelle sekä Savon radalla hyvin vilkasta, minkä takia useat ratapihat näillä rataosilla osoittautuivat liian ahtaiksi tällaiselle junaliikenteelle. Pahimmin oli ruuhkautumisia Tampereella, missä rata etelän suuntaan ei aina voinut välittää vilkasta junaliikennettä, sekä Savon radalla Mikkeliissä. Vuoden jälkipuoliskolla käsitellyt asiat koskivat suurimmalta osalta takaisinvaluttujen alueiden ratapihojen jälleenrakentamista. Lisäksi tehtiin luonnoksia ja kustannuslaskelmia uusien ratojen haarautumisasemia varten.

Yksityinen raiteenrakennustoiminta oli kertomusvuonna erittäin vilkasta, johtuen sekä evakuoidun teollisuuden uudelleenrakentamisesta että myös vanhojen teollisuuslaitosten laajentamisesta ja aivan uusien yritysten perustamisesta. Käsiteltyjä asioita oli 67.

Lisäksi annettiin lausuntoja ja tehtiin piirustuksia 18 tiekysymykseen, 57 rakennusasiaan, 80 aluekysymykseen ja 7 vesi-, viemäri- ym. johtoja koskevaan kysymykseen. Asemakaavoja käsiteltiin yhteensä 14.

Sitäpaitsi jaostossa tehtiin joukko erikoispiirustuksia, karttoja, graafisia ym. taulukoita jne.

Rautatiehallituksen *huonerakennusjaostossa* on kertomusvuoden aikana laadittu pääpiirustuksia yhteensä 241 erilaista uutisrakennusta varten, joista huomattavimmat olivat Tampereen, Turun, Lahden, Kuopion, Kotkan, Vaasan ja Porin asuinrakennukset, sekä asematalo- ja asuinrakennuspiirustukset sotavaurioiden korjaamiseksi, yhteensä 62 rakennusta. Sitäpaitsi on laadittu lisä- ja muutospirustuksia 121 vanhaa rakennusta varten. Näistä mainittakoon Pieksämäen konepaja, Helsingin asematalon saapuvain pikatavarain toimisto, Lappeenrannan pikatavaratoimisto ja Kuopion konepajan ruokailurakennus sekä asuintalojen, tavarasuojien, konepajojen ja veturitallien lisärakennukset, kuten pesuhuoneet, asemakäymälät, autovajat sekä 9 veturitalliin suunnitellut 22 kpl uutta veturisia. Kertomusvuoden kuluessa valmistettujen täydellisten pää- ja erikoispiirustusten lukumäärä oli 487 kpl.

Asuntopulan lieventämiseksi on rakennettu 5 kpl (3 h + k) asuntoa, 118 kpl (2 h + k) asuntoa, 18 kpl (h + k) asuntoa, pikatupa- ja parakkirakennuksia 23 kpl 63 perhettä varten sekä yöpymishuoneita 28 kpl. Laadituista suunnitelmista on n. 15 kpl koskenut vanhojen huonerakennuksien muuttamista. Rakenteilla olevien ratojen huonerakennuksia varten on enimmäkseen käytetty valmiita standardipiirustuksia. Tällaisten piirustusten mukaan suunniteltujen rakennusten lukumäärä oli 117. Sitäpaitsi on huonerakennusjaosto laatinut luonnospiirustuksia useita asuntotaloja varten esim. Oulussa, Savonlinnassa, Haapamäellä ym. sekä valmistanut malleja suunnittelunalaisia rakennuksia varten.

Turvalaitejaostossa laadittiin 67 liikennepaikan, 12 tienristeyksen ja 1 kääntösillan turvalaitoksen uudistus- ja täydennyssuunnitelmat. Tämän lisäksi jaostossa käsiteltiin 23 muuta opastinteknillistä asiaa.

Erityisesti mainittakoon seuraavia turvalaitoksia koskevat suunnitelmat: Pieksämäki (asetinlaitteet III ja VI), Nikkarila, Joensuu, Tornio, Olhava, Haukipudas, Oulu, Hirvineva, Oulainen, Kannus, Haapamäki (asetinlaite II), Sääksjärvi, Hämeenlinna, Hikiä, Kausala ja Oulunkylä.

Turvalaitosten käytäntöönottamista varten laadittiin 27 asemapiirustuksella varustettua erikoisjohtosääntöä, niistä 7 varmistuslukkolukituslaitoksia varten.

Valtionrautateiden suojelujärjestyksessä (O. N:o 1254) annettujen kiinteiden opastimien pimentämistä koskevien uusien määräysten johdosta laadittiin viipymättä tarpeelliset rakennepiirustukset ja huolehdittiin kiinteiden opastimien pimentämiseen tarvittavien välineiden hankinnasta sekä annettiin asentajien henkilökunnalle tästä aiheutuneet tarpeelliset määräykset.

Sen johdosta, että suurin osa jaoston teknillistä henkilökuntaa sodan syttymisen johdosta kutsuttiin sotapalvelukseen, voitiin rakennepiirustuksia laatia vain vähäinen määrä. Kertomusvuonna valmistui siten vain 5 uutta rakennepiirustusta.

Jaosto valvoi turvalaitostöiden teknillistä puolta ja laati niitä varten 42 erikoispiirustusta ja tarpeellisia asetinlaitekilpiirustuksia 164 kpl. Sitäpaitsi jaosto huolehti kaikkien asetinlaitekoneistojen ja tärkeimpien erikoistarveaineiden tilaamisesta työpaikoille ja turvalaitevarastoon sekä niiden tarkastuksesta ja vastaanotosta.

Rataosasto.

Kertomusvuoden kuluessa saatiin varat kahden uuden työvaunun hankintaa sekä uusien työkalustojen ostoa ja vanhojen täydentämistä varten.

Geoteknilliset työt ja toimenpiteet. Rautatiehallituksen geoteknillinen jaosto on jatkanut töitensä kuten edellisinäkin vuosina, kunnes sodan puhjetessa työvoiman puutteen takia töitä piti supistaa. Suoritetuista selvittelyistä ja tutkimuksista mainittakoon seuraavat:

Maantie- ja rautatietasoristeysten poistamisesta aiheutuvia tutkimuksia suoritettiin Koskenkorvan ja Nokian ratapihoilla sekä Oitin—Mommilan ja Vilppulan—Mäntän välisillä rataosilla.

Uudisrakennuksien pohjatutkimuksia toimitettiin Virasojalle, Lahteen, Tampereelle ja Vaasaan rakennettavien asuntotalojen rakennuspaikoilla ja Seinäjoen veturitallin lisärakennusta varten.

Lappeenrannan ja Vuoksenniskan satamalaajennukset antoivat aihetta selvittelyihin. Niinikään suoritettiin Mikkelin ja Kytälän ratapihojen laajennuksia varten tutkimuksia.

Edelleen tutkittiin Korkeakosken ja Lylyn välisellä rataosalla Hyönyn suota, Parolan ja Leteensuon välillä rumpupaikkaa salaojitusta varten sekä Kaakamon ja Kyläjoen välisellä rataosalla Kyläjoen siltapaikkaa.

Inkeröiden ja Liikalan asemien välillä suunniteltua radanoikaisuun suuntaa oli jaoston suorittamien tutkimusten perusteella muutettava.

Salon eteläpuolella ns. Tottolan oikaisua varten tehtiin pengervahvistusehdotuksia.

Puolustuslaitoksen laskuun tutkittiin rumpupaikka Tammisaaren ja Lappohjan välisellä rataosalla.

Suunniteltua teollisuuslaitosta ja satamaa varten oli Valkeakosken satamaraan nähden suoritettava selvittelyjä ja uudelle metalliteollisuuslaitokselle Turun öljysatamaradan varrella laadittiin erinäisiä ratarakennusohjeita ja annettiin neuvoja.

Rakenteella olevalla Kemijärven—Sallan radalla tutkittiin Kuopasojan, Aatsinginojan ja Pekelojan siltapaikat ja Oriveden ja Jämsän välisellä rataosalla Nytkymenjoen siltapaikka ja samalla radalla maantieristeyskohdat Talviaisen ja Länkipohjan sekä Alhojärven ja Jämsän välillä. Soransaanti-mahdollisuudet Jämsän Kollinkankaalta olivat niinikään selvittelyjen kohteena.

Lisäksi mainittakoon, että geoteknillinen jaosto on oikeudenkäyntiä varten antanut selvittelyjä soraesiintymisistä Inkeröiden—Haminan radan varrella ja erittäinkin siellä olevan Metsäkylän liikennepaikan tienoilta.

III. Rautatierakennukset.

Rautatierakennukset.

Vuonna 1941 jatkettiin rautatierakennusosaston toimesta Varkauden—Viinijärven, Kontiomäen—Taivalkosken, Suolahden—Haapajärven, Oriveden—Jämsän, Kemijärven—Sallan ja Korian—Harjun rautateiden sekä Simolan yhdysraiteen ja Pieksämäen—Nikkarilan kaksoisraiteen rakentamista.

Työttömyyden lieventämiseksi tarkoitettuja töitä suoritettiin Suolahden—Haapajärven, Oriveden—Jämsän ja Korian—Harjun rautatierakennuksilla sekä Simolan yhdysraiteen rakennuksella.

Varoja käytettiin ja töitä suoritettiin eri rautatierakennuksilla ja muilla työmailla seuraavasti: *Rautatie-
rakennukset.*

Varkauden—Viinijärven rautatierakennus.

Tällä rautatierakennuksella, josta viimeinenkin osa oli jo v. 1940 luovutettu yleiselle liikenteelle ja josta on lähempiä tietoja v. 1940 kertomuksessa, suoritettiin kertomusvuoden aikana täydennys- ja viimeistelytöitä.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1940, 19 Pl. I: 8	mk	38 946: 70
Myönnetty vuodelle 1941, 19 Pl. I: 7	»	12 500 000: —
Yhteensä mk		12 538 946: 70

Käytetty vuonna 1941	mk	6 338 756: 60
Siirtyy vuodelle 1942	mk	6 200 190: 10

Lisäksi oli tileissä v. 1938, 19 Pl. V: 1, työttömyyden lieventämiseksi myönnetyn määrärahan jäännös mk 143 378: 25, jota ei käytetty, sekä erinäisten velallisten ja velkojain tilillä Suomen Mineraali O/Y:n Juojärven satamaan rakennettua pistoraidetta varten suorittamat mk 150 000: —, jotka vuoden aikana käytettiin.

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Sorastusta suoritettiin eräillä liikennepaikoilla sivuraiteita rakennettaessa sekä välillä Vihtari—Viinijärvi.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1941 sekä rautatierakennuksen alusta seuraavasti:

Työlaji	v. 1941		vv. 1932—1941	
	Paljous	Kustannus mk	Paljous	Kustannus mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-ahuetta	—	469:—	341,341 ha	327 276: 75
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	—	—	68 905 m ³	709 425: —
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	—	—	82 969 »	1 044 375: 70
Siirretty maata ojista syrjään	1 168 m ³	34 214: 50	51 548 »	484 746: 40
» » leikkauksista penke- reisiin	2 961 »	165 310: 50	841 733 »	15 532 324: —
Siirretty maata leikkauksista syrjään	3 096 »	60 411: —	26 582 »	417 402: 50
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	—	1 109: 20	565 202 »	6 848 350: 75
Tuotu lisämaata penkereisiin normaali- raiteen junilla	—	6 281: —	1 081 029 »	11 006 734: 70
Louhittu kalliota ojista	—	—	3 098 »	183 885: 60
» » leikkauksista	—	16 829: 30	211 930 »	12 046 949: 95
Säretty isohkoja maakiviä	483 »	23 506: 50	38 378 »	1 419 790: 95
Tehty puualustaa	—	—	1 890 m ³	589: —
» tukimuuria	—	—	37 m ³	2 032: —
» kivipäällystettä	632 m ²	9 310: —	11 081 m ²	152 885: 60
» turvepeitettä	—	—	67 577 »	115 948: 10
» salaojaa	—	—	1 513 m	37 551: 50
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	40 068 m ³	687 228: 85	371 243 m ³	3 224 119: 10

*Rautatie-
rakennukset.*

Rummut ja ratasillat. Kahden sillan rautaosat maalattiin.

Päälysrakenne. Juojärven satamassa kiskoitettiin sivuraiteet sekä Suomen Mineraali O/Y:n pistoraide, ja Syrjän, Sapun, Ristinpohjan sekä Viinijärven liikennepaikoilla kullakin kiskoitettiin yksi sivuraide. Viinijärven asemalla uusittiin Joensuun puoleinen ratapihan osa.

Aitaukset ja tiet. Kaksi edellisenä vuonna valmistunutta tietä luovutettiin tieviranomaisten hoitoon.

Ristinpohjan tulo- ja kuormausalueen tie rakennettiin valmiiksi.

Ristinpohjan, Kaarnalammin ja Viinijärven liikennepaikkojen tasotus- ja tietyöt suoritettiin.

Huonerakennukset ja laiturit. Eri liikennepaikoille tehtiin mm. seuraavat rakennukset:

Varkauteen 3 perheen asunto, ulkokuone, sauna ja kellari;

Heinävedelle 3 perheen asunto, ulkokuone ja kellari;

Ristinpohjaan ulkokuone, sauna ja yleinen käymälä;

Kaarnalammin ulkokuone, sauna ja yleinen käymälä; sekä

Viinijärvellä 4 perheen asunto, ulkokuone ja kellari sekä tavara-suojan laajennus.

Opastin- ja turvalaitteet. Viinijärven asemalle rakennettiin Varkauden puoleiseen päähän keskusasetinlaite ja siihen kuuluvat merkinanto- ja turvalaitteet.

Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennus.

Radalla, jonka rakentaminen oli päätetty huhtikuun 20 päivänä 1934 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938 ja jonka pituus on 153 km, jatkettiin lokakuussa v. 1934 aloitettuja töitä. Työt jouduttiin sodan johdosta keskeyttämään rautatiehallituksen 10 päivänä heinäkuuta 1941 tekemän päätöksen mukaan ja järeillä oleva työvoima siirrettiin ajankohtaisemmille työmaille. Erinäisiä pienempiä töitä, joita ei voitu jättää keskeneräisiksi, jatkettiin niiden valmistumiseen asti, mikä tapahtui lokakuun aikana.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1940, 19 Pl. I: 8	mk 3 622 754: 10
Myönnetty vuodelle 1941, 19 Pl. I: 7	» 5 000 000: —

Yhteensä mk 8 622 754: 10

Käytetty vuonna 1941	mk 3 867 966: —
----------------------------	-----------------

Siirtyy vuodelle 1942	mk 4 754 788: 10
-----------------------------	------------------

Lisäksi on tileissä v. 1939, 19 Pl. V: 1, työttömyyden lieventämiseksi myönnettyjen varojen jäännös mk 320 918: 35, jota ei käytetty.

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt ja raudesoran kuljetus. Maa- ja kallioleikkaustöitä jatkettiin Laajan—Pesiökylyn välisellä rataosalla sekä Kiannan haararadalla. Myös Kontiomäen asemalla tehtiin vähäisiä maatoita raiteiston laajentamista varten.

Pengerrystöitä on suoritettu sekä raidesoraa kuljetettu v. 1941 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Rautatie-
rakennukset.

Työlaji	v. 1941		vv. 1934—1941	
	Paljous	Kustannus mk	Paljous	Kustannus mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-aluetta	—	612: 25	—	481 482: 75
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	1 132 m ³	18 908:—	50 104 m ³	488 535: 25
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	—	11 577: 50	119 830 »	1 196 316: 10
Siirretty maata ojista syrjään	795 »	15 235:—	43 870 »	357 228: 55
» » leikkauksista penke- reisiin	13 413 »	147 992: 45	674 418 »	14 529 626: 20
Siirretty maata leikkauksista syrjään	1 247 »	39 277: 50	40 062 »	560 460: 70
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	3 811 »	106 412: 50	185 605 »	2 434 567: 70
Tuotu lisämaata penkereisiin normaali- raiteen junilla	—	5 621: 05	170 790 »	1 559 226: 65
Louhittu kalliota ojista	—	—	1 498 »	121 512: 20
» » leikkauksista	3 282 »	388 007: 80	46 038 »	3 414 449: 65
Säretty isohkoja maakiviä	309 »	54 880: 50	17 107 »	588 319: 50
Tehty puualustaa	—	—	1 103 m ²	4 463: 25
» tukimuuria	—	—	10 327 m ³	785 550: 20
» kivipäälystettä	14 m ²	560:—	21 390 m ²	429 460: 45
» sora- ja turvepeitettä	400 »	600:—	375 537 »	490 584: 25
» salaojaa	112 m	12 836:—	1 474 m	119 571: 05
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	—	310:—	173 387 m ³	1 282 324: 30

Rummut ja ratasillat. Rumpuja tehtiin 7 kpl, joista 6 kpl Kiannan haara-radalla. Ylikulkusiltaa varten km 48 suoritettiin kivien hankintaa ja tehtiin perustukset valmiiksi. Laajan alikulkusillan sekä Tuomijoen ja Salmijoen siltojen rautaosat hankittiin. Löytöjoen kivisillan keilamuurit ja Tuomijoen sillan pystytystelineet tehtiin.

Aitaukset ja tiet. Tieviranomaisen hoitoon luovutettiin valmiina joukko tiensiiroja ja tuloteitä.

Laajan pysäkin tulotie valmistui sorastusta lukuunottamatta. Hyrynsalmen, Karppilan ja Oravivaaran liikennepaikoille tehtiin kuormausalueen tulo-tiet sekä suoritettiin kuormausalueen tasoitukset. Kontiomäen asemalla soras-tettiin uudelle asuntoalueelle johtava tie sekä tehtiin kuormausalueen tiellä alustavia töitä.

Huonerakennukset ja laiturit. Eri liikennepaikoilla suoritettiin mm. seuraavat huonerakennustyöt:

Kontiomäellä jatkettiin veturitallin perustuksen kaivua;

Karppilaan rakennettiin yleinen käymälä;

Oravivaaraan yleinen käymälä;

Hyrynsalmelle 1 perheen asunto ulkohuonerakennuksineen; sekä

Pesikylään pysäkkitalo valmiiksi.

Kontiomäen ja Laajan välillä suoritettiin rakennusten laudoitusta ja maa-lausta.

Jokikylän vesitorni muurattiin valmiiksi, pumppuhuone rakennettiin ja kaikki putkijohdot sekä moottori hankittiin ja asennettiin.

*Rautatie-
rakennukset.*

Suolahden—Haapajärven rautatierakennus.

Suolahden—Haapajärven rautatiellä, jonka rakentaminen oli päätetty huhtikuun 20 päivänä 1934 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938 ja jonka pituus on 167 km, jatkettiin lokakuussa 1938 aloitettuja töitä. Vuoden työt keskittyivät 7 km pituiselle Suolahden—Äänekosken rataosalle. Rautatierakennuksella oli töissä myös pienehkö määrä läheisten kauppaloiden metsätöihin pystymättömiä työttömiä.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1940, 19 Pl. I: 8	mk 3 594 520: 45
Myönnetty vuodelle 1941, 19 Pl. I: 7	» 5 000 000: —
<hr/> Yhteensä mk 8 594 520: 45	

Käytetty vuonna 1941	mk 4 337 573: 40
Siirtyy vuodelle 1942	mk 4 256 947: 05

Näiden lisäksi on ollut käytettävänä työttömyyden lieventämiseksi myönnettyjä varoja seuraavasti:

Siirtynyt vuodelta 1939, 19 Pl. V: 1	mk 202 110: 70
Myönnetty vuodelle 1941, 19 Pl. V: 1	» 690 000: —
<hr/> Yhteensä mk 892 110: 70	

Käytetty vuonna 1941	mk 690 000: —
Siirtyy vuodelle 1942	mk 202 110: 70

Suoritetyt työt:

Pengerrystyöt ja raudesoran kuljetus. Suolahden—Äänekosken rataosalla jatkettiin leikkaus- ja pengerrystöitä parissa suuressa työkohteessa, nimittäin Riihivuoren leikkauksessa ja Paatelanlahden järvipenkereellä. Näistä ensinmainittu valmistui. Kuljetuksiin on käytetty Bagnall Ltd:n merkkistä kapeanraiteen höyryveturia.

Pengerrystöitä on suoritettu v. 1941 sekä rautatierakennuksen alusta seuraavasti:

Työlaji	v. 1941		vv. 1938—1941	
	Paljous	Kustannus mk	Paljous	Kustannus mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-ahetta	—	—	—	63 614: 95
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	—	—	5 715 m ³	81 878: 50
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	386 m ³	5 964: —	22 050 »	288 516: 20
Siirretty maata ojista syrjään	73 »	876: —	3 018 »	44 523: 50
» » leikkauksista penke- reisiin	522 »	90 251: 45	152 883 »	5 207 550: 65
Siirretty maata leikkauksista syrjään	441 »	7 563: —	3 571 »	74 299: 25
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraitteen junia	24 322 »	697 801: 45	87 890 »	2 095 884: 80
Tuotu lisämaata penkereisiin normaali- raiteen junilla	—	25 368: 95	—	180 558: 70
Louhittu kalliota leikkauksista	2 889 »	309 363: —	9 612 »	1 130 057: 75
Säretty isohkoja maakiviä	7 885.6 »	222 473: 45	33 401 »	960 315: 40
Tehty tukimuuria	—	—	—	4 905: —
» kivipäälystettä	17 m ²	255: —	1 163 m ²	31 500: —
» turvepeitettä	—	—	19 185 »	56 013: 40
» salaojaa	451 m	32 710: 85	956 m	45 390: 85

Rummut ja ratasillat. Km 5 olevaan 21.0 m jänteiseen alikulkusiltaan hankittiin rautaosat.

*Rautatie-
rakennukset.*

Aitaukset ja tiet. Äänekosken asemalla suoritettiin tuloteiden maaleikkaus-työt sekä osittain kallioleikkaus- ja ajoratatöitä. Samalla liikennepaikalla suoritettiin suuria tasoitustöitä.

Huonerakennukset.

Äänekosken asemalle rakennettiin ratamestarin asunto, 4 perheen ulkokuone, kaksoissauna ja kaivo sekä tehtiin perustukset valmiiksi asemataloon ja tavarasuojaan sekä kiilattiin tarvittavat kivijalkakivet.

Oriveden—Jämsän rautatierakennus.

Radalla, jonka rakentaminen oli päätetty kesäkuun 3 päivänä 1938 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1939—1946 ja jonka pituus Olkkolan 7 km pituisine satama- ja Jämsänkosken 4 km pituisine tehdasratoineen on 68 km, jatkettiin marraskuussa 1938 aloitettuja töitä. Työttömyyden lieventämiseksi järjestetyissä töissä oli työntekijöitä 28 Hämeen läänin eri kunnasta sekä Helsingin ja Turun kaupungeista. Vuoden alkupuolella oli heidän lukumääränsä keskimäärin 370, mutta pieneni kesäkuusta lähtien, niin että heitä vuoden jälkipuoliskolla oli keskimäärin vain 30. Majoitusta varten tehtiin kolme parakkia entisten kuuden lisäksi.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1940, 19 Pl. I: 8.....	mk	1 914 442: 95
Myönnetty vuodelle 1941, 19 Pl. I: 7	»	16 000 000: —
» » » » » » (Jämsänkosken haararata)	»	1 000 000: —
Yhteensä mk		18 914 442: 95

Käytetty vuonna 1941	mk	14 621 211: 60
Siirtyy vuodelle 1942	mk	4 293 231: 35

Näiden lisäksi on ollut käytettävänä työttömyyden lieventämiseksi myönnettyjä varoja seuraavasti:

Siirtynyt vuodelta 1939, 19 Pl. V: 1	mk	350 000: —
» » 1940, 19 Pl. V: 1	»	1 601 773: 90
Myönnetty vuodelle 1941, Erinäisten velallisten ja velkojain tili	»	4 450 000: —
Yhteensä mk		6 401 773: 90

Käytetty vuonna 1941	mk	5 138 108: 35
Siirtyy vuodelle 1942	mk	1 263 665: 55

Suoritetyt työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Pengerrystöitä jatkettiin pääasiassa edellisinä vuosina alotetuilla suuritoisimmilla kohdilla, km 1—16, 24—28, 33—38 sekä 50—54.

Oriveden ratapihan laajentamiseen tarvittavan täytemaan kuljetusta Ori-pohjan pysäkkialueen leikkauksesta normaaliraiteen junilla jatkettiin sodan alkuun asti, jolloin työvoima ja liikkuva kalusto jouduttiin luovuttamaan ajan-

*Rautatie-
rakennukset.*

kohtaisempiin töihin. Maan kuormaus tapahtui Orenstein & Koppel kaivin-koneella n:o 222.

Rautatierakennuksella oli lisäksi käytössä kaksi höyry- ja yksi moottori-veturi kapearaidekuljetuksessa sekä kaksi dieselmoottorilla varustettua ilma-tiivistäjää koneporineen.

Pengerrystöitä on suoritettu v. 1941 sekä rautatierakennuksen alusta seu-raavasti:

Työläji	v. 1941		vv. 1938—1941	
	Paljous	Kustannus mk	Paljous	Kustannus mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-aluetta	—	6 381:—	—	142 638: 95
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	2 432 m ³	63 353: 95	18 785 m ³	314 746: 70
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	4 346 »	97 591: 40	41 790 »	707 122: 45
Siirretty maata ojista syrjään	954 »	20 899: 75	4 534 »	71 159: 55
» » leikkauksista penke- reisiin	105 349 »	4 469 618: 75	358 913 »	13 013 630: 80
Siirretty maata leikkauksista syrjään	637 »	15 114:—	10 532 »	161 730:—
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	10 887 »	174 193:—	55 632 »	675 354: 80
Tuotu lisämaata penkereisiin normaali- raiteen junilla	19 677 »	429 130: 75	19 677 »	559 378:—
Louhittu kalliota ojista	117 »	8 647:—	869 »	79 892: 50
» » leikkauksista	45 190 »	4 085 154: 80	120 699 »	10 723 514: 10
Säretty isohkoja maakiviä	9 958 »	464 447: 50	27 543 »	1 003 209: 80
Tehty pumalustaa	—	—	10 m ²	23 635: 20
» tukimuuria	—	—	144 m ³	8 527: 50
» kivipäälystettä	1 474 m ²	53 945:—	7 436 m ²	233 165:—
» turvepeitettä	2 604 »	11 338:—	21 048 »	58 403: 50
» salaojaa	115 m	4 442:—	133 m	83 763: 45

Rummut ja ratasillat. Rumpuja rakennettiin 24 kappaletta ja käytettiin niihin kiveä 2 282 m³.

Venetjoen 12.0 m jänteisen levysillan rautaosat hankittiin. Sulkusalmen 22.0 + 26.0 + 22.0 m jänteisen sillan Oriveden puoleisen maatuen ja välipilarin perustus tehtiin ja kiviä sekä soraa hankittiin muureja varten. Nytkymenjoen 18.0 m jännemittaisen sillan Jämsän puoleinen maatuki perustettiin ja hankit-tiin paalupuut Jämsänjoen 12.0 + 48.0 + 12.0 m jänteistä siltaa varten.

Aitaukset ja tiet. Muutamia tilusteiden siirtoja suoritettiin.

Huonerakennukset. Eri liikennepaikoille tehtiin mm. seuraavat rakennukset:

Orivedelle 4 perheen asunto ulkokuonerakennuksineen;

Talviaisiin 2 perheen asunto ulkokuonerakennuksineen.

Pl. 56 rakennettiin kaksoisvahtitupa ulkokuonerakennuksineen.

Kemijärven—Sallan rautatierakennus.

Tällä Moskovon rauhansopimuksessa rakennettavaksi määrättyllä 86.4 km pituisella radalla, jonka suunnan valtioneuvosto vahvisti 20 päivänä kesäkuuta 1940, jatkettiin kesäkuussa 1940 aloitettuja töitä.

Töiden suoritus tapahtui kertomusvuoden aikana sangen vaiherikkaissa oloissa. Vuoden alkupuolella toistuivat Neuvostoliiton taholta sekä virallista diplomaattista tietä että välittömästi rajakosketuksissa radan rakennustöiden kiirehtimiset. Lukuunottamatta Kellosoelän liikennepaikan ja rajan väliä, kaik-

kiaan vain muutamia kilometrejä, suoritettiin töitä kautta linjan täydellä teholla. Ankara talvi, väliin 40°—50°C pakkasineen, rajoitti kuitenkin osittain varsinkin pengerrystöissä työsaavutuksia.

*Rautatie-
rakennukset.*

Kesäkuun puolivälissä rakennustöiden oltua vuoden käynnissä alkoi uusi kiireinen työvaihe. Ensin sodanuhka ja sitten alkanut sota pakottivat kiirehti-
mään töitä äärimmilleen. Työntekijämäärä, joka alkuvuodesta oli ollut korkeimmillaan huhtikuun 3 päivänä, eli 3 422 henkeä, laski välillä sotahuhujen ja asekuntoisten miesten toisiin tehtäviin siirtymisen tähden aina puoleentoista tuhanteen. Tämä oli korvattava työvelvollisilla, joita oli elokuun 1 päivänä noin puolet vuoden suurimmasta työntekijämäärästä, 3 580 hengestä.

Työvoiman lisääminen aiheutti uusien majoituspaikkojen rakentamista ja kunnostamista. Lopulta oli 47 rakennusta työnjohdon, konttorihenkilökunnan ja ravintoloiden käytössä sekä 81 rakennukseen majoitettuna työntekijöitä. Näistä yhteensä 128 rakennuksesta oli tehdasmaisesti valmistettuja 84 ja rautatierakennuksen toimesta tehtyjä 28. 65 rakennusta oli käytettynä yhteismajoitukseen ja 42 perhemajoitukseen. Muonituksesta huolehti edelleen koko vuoden Osuusliike Salla r. l. Lääkintähuoltoa varten palkattiin rautatierakennuksen sairastuvalle toinen sairaanhoitajatar ja linjalle terveyssisar. Työntekijäin henkiseksi huoltamiseksi järjestettiin 39 valistustilaisuutta ja tilattiin sanoma- ja aikakauslehtiä 231 vuosikertaa sekä hankittiin 10 radiota ja 18 työmaakirjastoa.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1940, 19 Pl. I: 8	mk	4 976 831: 20
Myönnetty vuodelle 1941, 19 Pl. I: 8	»	75 000 000: —
» » » » »	»	80 000 000: —
» » » » »	»	50 000 000: —
Yhteensä mk		209 976 831: 20
Käytetty vuonna 1941	mk	173 277 878: 25
Siirtyy vuodelle 1942	mk	36 698 952: 95

Suoritetut työt:

Puhtaasti rakennuksen kannalta katsoen ovat vuoden vaiherikkaat tapahtumat haitanneet huomattavastikin rautatierakennuksen edistymistä. Alkuvuoden kiireinen työskentely radan kiskoittamiseksi mahdollisimman nopeasti ja sittemmin keskeneräisen radan liikennekuntoisena pitäminen ovat sitoneet runsaasti työvoimaa ja varoja, jotka rauhallisemmissa oloissa olisi kokonaistuloksen kannalta voitu sijoittaa tehokkaammin.

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Keskeneräisten rataleikkausten ja penkereitten tekoa jatkettiin. Varamaan ja raidesoran kuljetuksen järjestämiseksi mahdollisimman lyhyiltä matkoilta avattiin uudet soranottopaikat vanhan radan varrelle n. 3 km Kemijärven asemalta länteen, Kursuun ja Kelloselkään. Työtehon lisäämiseksi saatiin käytettäväksi vielä lisää kaivinkoneita ja sitä mukaa kuin kiskoitus edistyi, ryhdyttiin maan ja soran siirtämiseen normaali-raiteen junilla. Rautatierakennuksen käytössä on ollut 10 kaivinkonetta, niistä 3 moottorikäyttöistä ja kaaperaidekaluston lisäksi 7—11 normaaliraiteen veturia

*Rautatie-
rakennukset.*

vaunuineen. Kuljetustehtävissä on käytetty myös autoja, joita vuoden alussa oli eniten, eli keskimäärin 50 yksityisautoa ja 3 rautatierakennuksen omaa. Suurimmat pengerrystyöt, Kotavaaran ja Kellošelän leikkaukset sekä Kemijoen, Kotajärven ja Kellošelän penkereet siirtyivät huomattavan keskeneräisinä vielä seuraavan vuoden töiksi. Raidetta sorastettiin auttavaan liikennekuntoon Joutsijärven—Salmivaaran välillä, km 25—56.

Pengerrystöitä on suoritettu v. 1941 sekä rautatierakennuksen alusta seuraavasti:

Työläji	v. 1941		vv. 1940—1941	
	Paljous	Kustannus mk	Paljous	Kustannus mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-aluetta	—	140 762:—	—	555 772:50
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	7 894 m ³	253 316:65	19 949 m ³	471 072:70
Siirretty maata ojista penkereisiin ..	18 052 »	607 533:45	92 619 »	2 336 097:50
Siirretty maata ojista syrjään	24 759 »	538 375:50	36 964 »	729 438:—
» » leikkauksista penke- reisiin	552 932 »	35 362 947:35	838 194 »	47 473 162:60
Siirretty maata leikkauksista syrjään	73 540 »	3 732 201:50	74 792 »	3 752 104:50
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	37 488 »	1 289 304:15	82 901 »	2 951 564:30
Tuotu lisämaata penkereisiin normaali- raiteen junilla	146 696 »	10 057 985:35	162 611 »	12 148 295:75
Louhittu kalliota ojista	104 »	23 672:—	207 »	55 685:—
» » leikkauksista	48 136 »	9 114 892:—	56 546 »	11 603 707:90
Sädetty isohkoja maakiviä	20 073 »	1 184 599:65	35 599 »	2 166 738:35
Tehty tukimuuria	359 »	27 440:—	359 »	27 440:—
» kivipäälystettä	2 386 m ²	139 601:—	2 624 m ²	154 151:—
» turvepeitettä	3 361 »	18 105:—	4 674 »	21 560:50
» salaojaa	—	—	24 m	8 702:50

Rummut ja ratasillat. 32 rumpua rakennettiin valmiiksi. Siltatöistä valmistui vuoden mittaan 33 sillanmuuria ja 10 sillanmuurin perustusta sekä kahden 60 m jänteisen ristikkosillan rautaosat asennettiin täysin ja Kemijoen pääväylän 70 + 84 + 84 + 70 m jänteisen ristikkosillan rautaosat osittain. Silta-
töissä oli käytettävänä lukuisten käsikäyttöisten nostokurkien lisäksi 4 North-
west-moottorinosturia ja 3 höyrynostokurkea.

Päälyysrakenne. Radan edellisenä vuonna Kemijoen länsirannalle pääty-
nyttä kiskoitusta jatkettiin pengerrystöiden edistymisen mukaan. Kemijoki
ylitettiin aluksi normaaliraidejunilla keinotekoisesti vahvistettua jäätä myöten
ja kesällä väliaikaista puusiltaa pitkin. Rataa kiskoitettiin eri paikoissa linjalla
kuljettaen kiskoitustarpeet autoilla työpaikoille. Kaikkiaan kiskoitettiin 91,145
km raidetta ja naulattiin 29 yksinkertaista vaihdetta, sekä lisäksi soranotto-
paikoille tehtiin 6,12 km raidetta ja naulattiin 7 vaihdetta.

Tiet. Rajalan ja Ruuhijärven maantiensirrot, edellinen 2 400 m pitkä,
km 29—31, ja jälkimmäinen 520 m pituinen km 67, valmistuivat.

Lennätin ja puhelin. Kemijärven ja Sallan välille rakennettiin entisten
lisäksi kaksi uutta kaksoispuhelinjohtoa.

Liikenne. Radan valmistuttua riittävään kuntoon aloitettiin liikennöimi-
nen rautatiehallituksen antamien määräysten mukaisesti.

Korian—Harjun rautatierakennus.

*Rautatie-
rakennukset.*

Radalla, josta tarkempia tietoja on vuoden 1940 kertomuksessa, jatkettiin tammikuussa 1940 aloitettuja töitä.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1941, 19 Pl. I: 9	mk 4 500 000: —
Käytetty vuonna 1941	» 15 950: —
Siirtyy vuodelle 1942	mk 4 484 050: —

Näiden lisäksi on ollut käytettävänä työttömyyden lieventämiseksi myönnettyjä varoja seuraavasti:

Siirtynyt vuodelta 1940, 19 Pl. V: 1	mk 1 283 672: 05
Käytetty vuonna 1941	» 1 267 325: 15
Siirtyy vuodelle 1942	mk 16 436: 90

Suoritetut työt:

Vajaiden penkereiden täyttämistä jatkettiin ja rata sorastettiin, mutta aikaisen talven vuoksi jäi pieni määrä päällyssoraa vetämättä ja lopputasaustyö suorittamatta.

Voikkaassa olevan, Kymijoen yli johtavan ratasillan loppukuntoon rakentamista varten tarvittavien siltakivien hankintaa jatkettiin.

Simolan yhdysraiteen rakennus.

Yhdysraiteella, josta tarkempia tietoja on vuoden 1940 kertomuksessa, jatkettiin alkuvuodesta töitä suunnitelman mukaisesti. Sodan syttyessä uudelleen kesäkuussa voitiin töitä jatkaa vain vähennetyin voimin.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1940 työttömyyden lieventämiseksi myönnettyjen varojen jäännös 19 Pl. V: 1	mk 446 532: 80
joka vuonna 1941 kokonaan käytettiin.	
Siirtynyt vuodelta 1940 Viipurin—Tienhaaran radanmuutostyöltä, 19 Pl. I: 10, Kulk:n kirjelmän N:o 11518 9/10 1940 mukaisia varoja ...	mk 3 750 000: —
Käytetty vuonna 1941	» 2 882 994: 20
Siirtyy vuodelle 1942	mk 867 005: 80

Suoritetut työt:

Kaksi lisäsiivuraidetta naulattiin. Tehtiin liikennerrakennus ja 2 perheen asuntoon perustus. Osa turvalaitteita asennettiin.

Pieksämäen—Nikkarilan kaksoisraiderakennus.

Radalla, josta tarkempia tietoja on vuoden 1940 kertomuksessa, tehtiin täydennystöitä.

*Rautatie-
rakennukset.*

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1940, 19 Pl. I: 11 mk 1 270 447: 20
Käytetty vuonna 1941 kokonaan.

Suoritetut työt:

Pääraide sorastettiin täyteen korkeuteen, oijottiin ja tarkistettiin. Nikkarilan pysäkillä tehtiin kaksi sivuraidetta valmiiksi. Samalle pysäkillä rakennettiin pysäkkitalo ulkokuoneineen ja kellari, henkilölaituri sekä pysäkin kiertotie, joka samalla tulee olemaan pysäkin kuormausalueen tulotienä.

Rautatietutkimukset.

Vuonna 1941 suoritettiin seuraavassa selostetut rautatietutkimukset, joita varten varsinaisia tutkimusvaroja on käytetty seuraavasti:

Siirtynyt vuodelta 1940, 12 Pl. XI: 7 mk 142 764: 15
Käytetty vuonna 1941 » 93 957: 95
Siirtyy vuodelle 1942 mk 48 806: 20

Lisäksi oli vuodelle 1941 myönnetty 12 Pl. XI: 7 mk 100 000: —, joka jäi käyttämättä sekä Rauman kaupungin Harvialan—Matkun—Peipohjan radan tutkimista varten myöntämistä varoista vuodelta 1940 jäänyt jäännös 148 820: 25, josta käytettiin 36 982: 05. Samaten olivat erinäiset toiminimet ja Tampereen kaupunki myöntäneet 175 000: — Tampereen—Kyrösjärven rata-suunnan tutkimiseen; tästä käytettiin mk 2 738: —.

Vuoden 1941 keväällä jatkettiin eräiden edellisenä vuonna kesken jääneiden tutkimusten maastotöitä vähäisessä määrin sekä suoritettiin näihin tutkimuksiin liittyvien piirustusten ja laskelmien laatimiset.

Vaasan—Härmän ja Tampereen—Kyrösjärven ratasuuntien sekä Kontiomäen—Taivalkosken radalta erkanevan Kiannan satamaradan uuteen Suomussalmen kirkonkylään asti suunnitellun jatkon tutkimukset aloitettiin, mutta täytyi ne keskeyttää sodan syttyessä, koska teknillinen työvoima siirtyi maanpuolustustehtäviin.

Vuonna 1941 käynnissä olleisiin rautatierakennuksiin niiden aloittamisesta lähtien käytetyt rahamäärät, täysiksi markoiksi tasoitettuina, ja rautatietutkimuksiin v. 1941 käytetyt varat ilmenevät seuraavasta taulukosta.

Vuosi	Varkaus— Viinijärvi	Kontiomäki— Taivalkoski	Suolahti— Haapajärvi	Orivesi— Jämsä	Korla—Harju	Simolan yh- dysraide	Kemijärvi— Salla	Pieksämäki— Nikkarila	Yhteensä
1932	2 344 749	—	—	—	—	—	—	—	2 344 749
1933	19 238 958	—	—	—	—	—	—	—	19 238 958
1934	8 758 377	2 017 109	—	—	—	—	—	—	10 775 486
1935	8 573 255	9 611 692	—	—	—	—	—	—	18 184 947
1936	10 704 634	10 521 163	—	—	—	—	—	—	21 225 797
1937	11 995 233	9 712 299	—	—	—	—	—	—	21 707 532
1938	21 003 901	12 450 915	1 601 382	491 053	—	—	—	—	35 547 251
1939	32 228 735	29 912 353	10 081 576	11 861 449	—	—	—	—	84 084 113
1940	20 058 304	4 443 702	6 333 869	16 931 281	6 216 328	2 203 467	75 023 169	2 729 553	133 939 673
1941	6 338 757	3 867 966	5 027 573	19 759 320	1 283 275	3 329 527	173 277 878	1 270 447	214 154 743
	141 244 903	82 537 199	23 044 400	49 043 103	7 499 603	5 532 994	248 301 047	4 000 000	561 203 249
							Rautatieutkimukset v. 1941		133 678
							Kaikkiaan mk		561 336 927

IV. Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

Veturit. Vuonna 1941 laadittiin K5-sarjaa varten valurauta-arinan, etumaisen vetolaatikon, luistihäkin, venttiilijalustan ja sähkövalaistuksen piirustukset. P1-sarjalle tehtiin uudet piirustukset tenderin kehyksestä vetolaa-
tikkoineen sekä veturin takatelistä palautuslaitteineen. Usealle veturisarjalle laadittiin piirustukset savupesässä olevaa lietsoinlaitetta varten. Kaikkien veturien ja tenderien akseleita varten tehtiin tilauspiirustukset. Junalämmityksen paineenvähennysventtiili piirrettiin.

Virosta maahantuoduille ja venäläisille, sotasaaliina saaduille vetureille piirrettiin mm. uusi kääntöarina, uusi viheltimien sijoitus- ja tuhkalaatikon muutospiirustus, erimallisia jarrutönkkiä sekä uusi valtaventtiili. Usealle kysymyksessä olevista veturisarjoista laadittiin junakuormitustaulukot. Uusia veturi-tilauksia varten laadittiin tarpeelliset hankintamääräykset sekä valvottiin veturien rakennustöitä Tampereen Pellava- ja Rauta-Teollisuus Osake-Yhtiössä ja O. Y. Lokomo A. B:ssä.

Vaunut. Vuonna 1941 käytettiin vaunuja rakennettaessa vanhoja hylättyjen vaunujen aluskehyksiä laatimalla niihin tarpeelliset muutos- ja lisäpiirustukset sekä uudet runko-, sisustus- ja kokoonpanopiirustukset tarpeellisine työpiirustuksineen. Näin tehtiin jo edellisenä vuonna aloitetun puolustuslaitokselle valmistettavan, siirrettävään pesulaitokseen kuuluvan kuivausvaunun, Riihimäen lennätinasentajien asunto- ja työvaunun sekä turvalaitejaoston asunto- ja työvaunun piirustukset.

Uudelleen rakennettaessa tuhoutuneita III lk Ei-vaunuja n:ot 22602, 22619 ja 22630 tehtiin näiden vaunujen alkuperäisiin runko- ja aluskehyspiirustuksiin sähkövalaistuslaitteen aiheuttamat muutos- ja lisäpiirustukset.

Uusia säiliövaunuja rehuliuksen kuljetukseen rakennettiin 2-akselisia 10 m³ säiliöllä ja 3-akselisia 16 m³ säiliöllä. Näitä varten tehtiin uudet piirustukset, paitsi aluskehykset rakennettiin aikaisempien piirustusten mukaan.

Posti- ja lennätinlaitokselle rakennettuihin 19 620 mm pituisiin postivaunuihin laadittiin piirustukset.

Okm-vaunujen aluskehyksen vahvistamisesta laadittiin piirustukset. Samoin on junien nopeutta ja vaunujen kuormitusta suurennettaessa täytynyt vahvistaa sekä matkustaja- että tavaravaunujen rakennetta ja laatia niistä uudet piirustukset. Tästä syystä ja piirustusten täydentämiseksi laadittiin uudelleen Gg-, Gb-, Hdk- ja M-vaunujen aluskehyspiirustukset osineen.

Työjärjestyksen mukaisesti huolehdittiin yksityisten toiminimien rakentamien vaunujen piirustusten tarkastamisesta ja valmistuneiden vaunujen hyväksymisestä. Samoin valvottiin uusien vaunujen ja pyöräkertojen valmistusta Pasilan konepajalla.

Toimiston tehtävänä on myös ollut vaunujen kaasuvalaistuksessa käytettävän kaasun valmistuksen ja kuljetuksen järjestely.

Lämmityslaitokset. Vuoden 1941 kuluessa tehtiin koneteknillisessä toimistossa työpiirustukset ja osaksi kustannusarviot Turun konepajan maalaamon, Kouvolan siirtokuormauslaiturin ja tavarasuojuksen, Seinäjoen veturitallin lisärakennuksen, Vainikkalan, Etusimolan ja Äänekosken asematalojen, Rovaniemen ja Tampereen halkotyöläisten ruokailuhuonerakennusten, Lappeenrannan pikatavaratoimiston ja tavarasuojan, Seinäjoen ja Kemin auto- ja paristovaunuvajojen, Vainikkalan tavarasuojan, Lappeenrannan toimisto- ja lepohuonerakennuksen, Kokkolan autovajan, Pasilan muunto-aseman, Joensuun ravintolarakennuksen, Pieksämäen ja Salon yöpymiskotien, Oulun akkumulaattorivaunuvajan, Viipurin väliaikaisen asematalon sekä Pieksämäen paristovaunujen laataamon ja pikatavarasuojan lämmityslaitoksia varten. Lisäksi useaan edellämainittuun rakennukseen tehtiin vesi- ja viemärijohtosuunnitelma.

Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.

Mitä vaunuihin tulee, niin tehtiin puheenalaisena vuonna DEi-vaunujen N:o 2634—2639 ja Ei-vaunujen N:o 22192—22209 sekä puolustuslaitokselle rakennettujen siirrettävien pesulaitosten kuivatusvaunujen lämmityslaitosten työpiirustukset.

Konstruktiivisten töiden ohella on koneteknillinen toimisto suorittanut sekä yksityisten toiminimien että Helsingin konepajan valtionrautateille rakentamien lämmityslaitosten ja vesi- ja viemärijohtolaitteiden tarkastamisia ja vastaanottoja sekä antanut lausuntoja lämpötekniillisissä ja polttoainekulutusta koskeissa asioissa.

Konepajat. Valtionrautateiden pääkonepajoja oli vuonna 1941 kaikkiaan kuusi, nimittäin Helsingissä, Pasilassa, Turussa, Vaasassa, Oulussa ja Kuopiossa. Pieksämäen vaunujenkorjauspaja toimii toistaiseksi Kuopion konepajan alaisena. Konepajojen toiminta vuonna 1941 oli pääasiallisesti edellisen vuoden työskentelyn jatkoa ja kohdistui liikkuvan kaluston kunnossapitoon ja uusimiseen. Erinäisiä töitä on suoritettu allamainitusti:

Konepaja	Korjatun kaluston lukumäärä									
	Veturit ja moottorivaunut			Henkilövaunut			Tavaravaunut			
	Täyskorj.	Välikorj.	Vauriokorj.	Täyskorj.	Pikakorj.	Vauriokorj.	Täyskorj.	Välikorj.	Pikakorj.	Vauriokorj.
Helsinki	76	87	30	—	—	—	—	—	—	—
Pasila	18	25	1	808	372	4	3 187	43	531	5
Turku	32	27	6	34	107	3	391	331	1 729	38
Vaasa	42	67	17	28	70	12	453	93	347	14
Oulu	20	98	32	49	137	20	675	207	922	63
Kuopio ja Pieksämäki	75	62	8	137	159	—	976	202	827	—
Yhteensä	263	366	64	1 056	845	39	5 682	876	4 356	120

Paitsi edellä mainittuja korjauksia, pääkonepajoissa suoritettiin muitakin töitä, joista erikoisesti mainittakoon seuraavat:

Helsingin konepajassa suoritettiin 80 täys- ja 47 sisäpuolista kattilan katsastusta ynnä korjausta. Täystarkastuksien yhteydessä valmistettiin 3 uutta veturikattilan tulipesää ja 19 veturin savutorvea. Pajassa korjattiin mm. 8 650 veturin ja vaunun jousta sekä valmistettiin 3 450 puskimenpäättä, 1940 vaunun vetokoukkuja, 3 590 jousilaattaa, 4 020 vaunun sarvirautaa, 1 700 rautakankea

Ääkkäiden kalusto-
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
paja- ja sähkö-
laitteet.

ym. Yhteensä käytettiin 589 tonnia rautaa ja terästä, siitä pajassa 540 tonnia. Valettiin 4 344 laakeripesää, 110 689 veturin ja vaunun jarrutönkkää, 22 luis-
tia ja hääkiä, 19 sylinterin kantta ja pohjaa, 1 616 männänjousirengasainesta,
7 528 arinarautaa, 1 022 vaihteen jalustaa ja painoa, 158 kaatoarinaa, 126 lämpö-
patteria, 52 kamiinaa, vesiviskurin osia ym. Yhteensä valmistettiin ja valettiin
valurautaa 2 428 tonnia sekä valettiin messinkiä 36 763 kg.

Pasilan konepajassa valmistettiin 13 matkustajavaunua, 32 konduktööri-
vaunua, 281 katettua tavaravaunua, 150 avonaista tavaravaunua, 44 sora-
vaunua, 25 säiliövaunua, 8 asunto- ja erikoisvaunua ja 3 postivaunua sekä ra-
kennettiin uudelleen 14 matkustajavaunua, 82 katettua ja 191 avonaista tavara-
vaunua. Samassa konepajassa suoritettiin vaunujen muutostöitä. Niinpä ase-
tettiin vahvistettu vetolaitos 2 matkustaja- ja 61 tavaravaunuun, vahvistetut
jousipukit 40 tavaravaunuun ja vahvemmat laakeripesät 2 matkustaja ja 41
tavaravaunuun. Sitäpaitsi rakennettiin 5 kpl 10—27 metrin rautasiltaa, joiden
yhteinen paino on 227 tonnia. Yhteensä käytettiin 3 597 tonnia rautaa ja te-
rästä, siitä pajassa ja pultti- ja niittiosastossa 1 310 tonnia, sekä valettiin mes-
sinkiä 47 044 kg.

Turun konepajassa suoritettiin 28 täys- ja 19 sisäpuolista kattilankatsas-
tusta ynnä korjausta. Uudelleen rakennettiin 28 katettua ja 30 avonaista ta-
varavaunua sekä 6 soravaunua, valmistettiin 17 erilaista resiinaa ja käsivaunua,
471 rataiskkon ruuviavainta ja sorkkarautaa, 300 rautakankea, 500 kirvestä
vetureihin, 124 (62 paria) kiinteätä raidepuskinta, 500 vaihteen asetinta, 1 082
vaihteenkieltä, 767 vaihteen ja raiteen risteystä, 4 444 erilaista vaihteen osaa,
3 914 erilaista lyhtyä ja lamppua, 2 492 erilaista kannua ja voiteluruiskua, 600
erilaista kippoa ja sankoa, 190 vaate- ja työkalukaappia, 100 hiilimittaa ym.
Yhteensä käytettiin 1 180 tonnia rautaa ja terästä, siitä pajassa 308 tonnia,
sekä valettiin messinkiä 11 530 kg.

Vaasan konepajassa suoritettiin 24 täys- ja 20 sisäpuolista kattilankatsas-
tusta ynnä korjausta, rakennettiin uudelleen 15 tavaravaunua, valmistettiin
18 veturitallin savutorvea, 5 paria veturitallin ovia, 72 halkomittavaunua ja
100 rautakankea sekä korjattiin 1 lumiaura, 2 rata-autoa, Vaasan halkotarhan
nostolaite, 3 sirkkelisahaa ja 1 923 veturin ja vaunun joustia. Yhteensä käytet-
tiin 73 tonnia rautaa ja terästä, siitä pajassa 38 tonnia, sekä valettiin messinkiä
21 638 kg.

Oulun konepajassa suoritettiin 7 täys- ja 9 sisäpuolista kattilankatsastusta
ynnä korjausta, asennettiin keskusjunavalaistus yhteen veturiin, valmistettiin
9 3-pyöräistä resiinaa, 20 matkatavarakelkkaa, 25 matkatavarakärryä, 900
rautakankea, 154 poramoukaria, 106 hiilimittaa sekä korjattiin 10 kaivinkonetta,
2 puomia, 14 kaivinkauhaa, 1 rata-auto, lumiaura, 13 3-pyöräistä resiinaa, 26
matkatavara- ja makasiinikärryä, 106 loppuopaste- ja muita opastelyhtyjä.
Yhteensä käytettiin 100 tonnia rautaa ja terästä, siitä pajassa 59 tonnia, sekä
valettiin messinkiä 10 921 kg.

Kuopion konepajassa ja sen alaisena toimivassa Pieksämäen vaunujenkor-
jauskonepajassa suoritettiin 36 täys- ja 31 sisäpuolista kattilankatsastusta ynnä
korjausta, valmistettiin 181 veturin arinaa, 14 tavaramakasiinin ja veturitallin
oven rautaosat, korjattiin kaivinkone ja lumiaura, suoritettiin muutoksia 11 vau-

nussa sekä asennettiin vesiviskuri Jyväskylään. Yhteensä käytettiin 90 tonnia rautaa ja terästä, siitä pajassa 32 tonnia, sekä valettiin messinkiä 14 976 kg. <sup>Liikkuva kalusto ja sen tarveaine-
kuluks, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.</sup>

Kuluneen vuoden aikana suoritettiin pääkonepajoissa työtehon parantamiseksi pienempiä laajennustöitä sekä hankittiin uusia työkoneita ja laitteita, joista huomattavimpina toimenpiteinä tässä suhteessa mainittakoon:

Helsingin konepajassa rakennettiin parveke varustinosastoa sekä siirtolava vetureita varten ja konepajaan hankittiin sorvikone ja sähkömoottori.

Pasilan konepajassa pajan ja niitti- ja pulttiosaston pesu- ja pukuparveke rakennettiin uudelleen sekä varustettiin tuulettimella, konepuuseppäosastoon hankittiin tuulettaja ilmanvaihdon parantamiseksi. Hankittiin sähköväkipyörä, hiomakone ja uuttauskone.

Turun konepajassa otettiin käytäntöön konepajan uusi 50 × 15 m suuruisen maalaamo ja 22 × 10 m suuruinen vaihteiden valmistusosaston uusi lisärakennus valmistui. Puutavaran kuljetusta varten rakennettiin 100 m kapearaidetta. Konepajaan hankittiin sähköhitsauskone, sähköniitinkuumentaja, yleishiomalaite taipuvalla akselilla, hiilillä toimiva pajan kuumennusuuni ja valkometallin sulatusuuni.

Vaasan konepajassa otettiin uusi työkaluosasto lopullisesti käytäntöön ja hankittiin ilmanpuristuskone moottoreineen.

Oulun konepajaan rakennettiin uusi raide vaununvaihdon helpottamiseksi ja uusi parveke verhoilu- ja sähkökorjausosastoja varten sekä hankittiin 5 sähkömoottoria työkoneita varten.

Kuopion konepajan eteläpään korjausraide varustettiin kanaalilla.

Selontekovuonna työskenneltiin pääkonepajoissa 6-päivisin työviukoin. Yleensä työskenneltiin yhdessä vuorossa, mutta useilla osastoilla työskenneltiin myös kahdessa vuorossa ja suoritettiin ylityötä.

Tunneiksi laskettuna oli varsinaisten työntekijäin ja oppilaiden työssäoloaika sekä pääkonepajoissa että varikkokonepajoissa ja Riihimäen lennätinkonepajassa seuraava:

	Työtuntien luku		
	V. 1941	V. 1940	V. 1939
Pääkonepajoissa	6 379 509	6 213 253	6 971 168
Varikkokonepajoissa	87 968	747 776	692 835
Lennätinkonepajassa	757 035	74 052	72 416
Yhteensä	7 224 512	7 035 081	7 736 419

Valmistearvo oli selontekovuonna allamainittu:

	Valmistearvo		
	V. 1941	V. 1940	V. 1939
Pääkonepajoissa	206 761 989	155 149 811	174 063 559
Varikkokonepajoissa	15 240 808	13 082 246	11 213 812
Lennätinkonepajassa	1 514 715	1 138 655	903 114
Yhteensä	223 517 512	169 370 712	186 180 485

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

Työntekijöitä ja oppilaita oli konepajoissa yhteensä vuoden 1941 päättyessä:

	Työntekijöiden lukumäärä		
	V. 1941	V. 1940	V. 1939
Pääkonepajoissa	2 761	2 843	2 798
Varikkokonepajoissa	690	703	714
Lennätinkonepajassa	251	227	238
Yhteensä	3 702	3 773	3 750

Konepajakouluista valmistui 21 veturinlämmittäjä- ja 9 ammattioppilasta. Uusia oppisopimuksia laadittiin 68 veturinlämmittäjäoppilaan kanssa.

Sähkölaitokset ja laitteet. Kertomusvuoden aikana myönnettiin määräraha sähköasetelmien asentamiseksi 7 liikennepaikalle, joista 5 liikennepaikalla asennustyöt suoritettiin loppuun. Takaisinvallatulla alueella kunnostettiin tai uudelleen asennettiin sähkövalaistusasetelmat 20 liikennepaikalla.¹⁾ Näinollen oli sähköistettyjä liikennepaikkoja vuoden päättyessä 459.

Ennestään sähköistetyillä liikennepaikoilla suoritetuista uudis- ja uusimistöistä mainittakoon seuraavat: Pasilan aseman uudelle muuntoasemalle asennettiin muuntajat ja uudet suurjännitelaitteet. Kouvolan siirtokuormausrakennuksen ja vaununkorjauspajan sähköasetelmat sekä Toijalan ja Inkeröisten rata-pihavalaistuksen uudelleenjärjestely saatiin loppuunsa suoritetuksi. Tampereen Hatanpään kuormausrakennuksen sähkövalaistusrakennukset valmistuivat. Turun uuden asemarakennuksen sähkölaitteita täydennettiin asemarakennuksen valmistuttua vuoden alussa. Helsingin asemalla suoritettiin erinäisiä sähköasetelmien uusimis- ja parannustöitä. Kotkan uuteen veturitalliin, Seinäjoen ja Tampereen veturitallien laajennettuun osaan sekä Kemijärven veturitallin korjauspajaan asennettiin sähkölaitteet. Voima- ja valaistusasetelmat asennettiin Riihimäen uuteen vaununkorjauspajaan sekä Turun konepajan maalaamoon. Lappeenrannan ja Kuopion sekä eräitten muitten liikennepaikkojen tavaramakasiinit varustettiin sähkövalaistuksella. Pieksämäen laiturivalaistusta parannettiin. Liikenteen vilkastumisen johdosta lisättiin sähkövalaistus- ja voimalaitteita Tornion ja Rovaniemen liikennepaikoilla. Vainikkalan ratapiha- ja sisäasetelmien asennusta jatkettiin, mutta keskeytettiin sodan sytyttyä, jolloin myös siirtokuormausrakennukset poistettiin. Kahdenkymmenen liikennepaikan varasemille asennettiin sähkölaitteet. Riihimäen ja Kouvolan asemille hankittiin äänenvahvistinlaitteet.

Iisalmen liikennepaikalla siirryttiin tasavirran jakelusta vaihtovirran jakeluun ja siitä aiheutuvat sähkölaitteiden muutostyöt pantiin alulle. Myöskin Kaulirannan liikennepaikalle saatiin vuoden alkupuolella vaihtovirtaa paikalliselta virranhankkijalta, joten siellä käytännössä ollut piensähkölaitos siirrettiin Kemijärven—Sallan rautatierakennukselle. — Ylivieskan liikennepaikalle asennettiin väliaikaisesti oma höyryturpiinilaitos antamaan sähkövirtaa valaistustarkoituksiin sen johdosta, että paikallisen sähkövirranhankkijan oli lopetettava toistaiseksi virrananto vesivoiman puutteen takia.

¹⁾ Sitäpaitsi erotettiin erilleen viisi sellaista liikennepaikkaa, joiden kulutus aikaisemmin on sisältynyt muiden liikennepaikkojen yhteyteen.

Vuoden kuluessa sähköistettiin Huutokosken ja Kyttälän liikennepaikkojen vedenottolaitokset ja Pieksämäen vedenottolaitoksen pumppumoottori uusittiin.

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

Sähkösiirtekilaitteet asennettiin Kemijärven liikennepaikalle.

VR:n polttoturvevalmistamoon Konnunsuolla asennettiin kuutta koneistoa varten sähkölaitteet sekä sähköjakoverkosto.

Takaisinvaltatulla alueella saatiin Viipurin väliaikaisen asematalon sähköasetelmat suurin piirtein valmiiksi ja asuntotalojen valaistusasetelmia kunnostettiin, Maaskolan muuntoasema kunnostettiin väliaikaisesti, joten vuoden vaihteessa halkosirkkelit voitiin täällä ottaa käyttöön. Elisenvaaran ja Sortavalan liikennepaikkojen sähkövalaistuslaitteiden järjestelytyöt pantiin alulle. Roikonkosken sahan voimalaitosta sekä voima- ja valaistusasetelmia kunnostettiin. Matkaselän liikennepaikalle asennettiin sähkövalaistuslaitteet sekä sähkölaitteet vedenottolaitosta ja sirkeleitä varten. Useiden muiden takaisinvaltatulla alueella olevien liikennepaikkojen sähkölaitteita ja sähköpumput kunnostettiin tai uusittiin.

Liikkuvan kaluston varustamista sähkövalaistuksella jatkettiin. Vuoden kuluessa asennettiin sähkövalaistuslaitteet kolmeen aikaisemmin rakennettuun yhdistettyyn I ja II lk päivävaunuun sekä seuraaviin uusiin vaunuihin: Kahteen yhdistettyyn I ja II lk makuuvaunuun, kuuteen yhdistettyyn II ja III lk päivävaunuun ja seitsemään III lk päivävaunuun sekä yhteen konduktöörivaunuun.

Niinikään varustettiin sähkövalaistuksella 5 kpl H 9-sarjan vetureita sekä 4 kpl R 1-sarjan vetureita. Sitäpaitsi on kunnostettu viiden sotasaaliina saadun A-sarjan veturin sähkölaitteet. Näissä vetureissa on 1 kW:n 50 voltin jännitteinen sähkövalaistusturpiini.

Viestiverkoston ja -laitteiden kehitykselle muodostui vuodesta 1941 käännevuosi. Kesällä alkanut sota ja luovutettujen alueiden takaisinvaltaaminen aiheuttivat sen, että uudisrakennus- ja korjaustöiden painopiste oli Karjalassa, jonka viestiverkoston uudelleenrakennustyö vaati suurimman osan käytettävissä olevasta työvoimasta, tarvikkeista ja kalustosta. Näiden töiden vuoksi olikin varsin huomattava osa muualla Suomessa suoritettavista uudisrakennus- ja korjaustöistä jätettävä toistaiseksi tekemättä ja osa vain kaikkein kiireellisimmistä saatiin suoritetuksi.

Moskovan rauhanteon jälkeisessä valtakunnan osassa tehdyistä uudisrakennus- ja korjaustöistä mainittakoon seuraavaa:

Uusia kaukopuhelinjohtoja rakennettiin: Kuparinen kaksoispuhelinjohto Kouvolan ja Otavan asemien välille 99 km matkalle ja rautaiset kaksoispuhelinjohtot Joensuu—Nurmes 160 km, Iisalmi—Haapajärvi 99 km, Muikko—Konnunsuo 12 km ja Kemijärvi—Salla 84 km sekä entinen yksinkertainen lennätinjohto kaksoispuhelinjohdoksi Kemijärven ja Sallan välillä 84 km matkalla, eli siis yhteensä 992 lankakm. Paikallisia puhelinyhteyksiä rakennettiin 21 liikennepaikalle ja vaihdepuhelinjohtoja 9 liikennepaikalle sekä 20 liikennepaikan vara-asemalle tarpeelliset viestiyhteydet, niistä useimmat maakaapeliyhteyksinä.

Rautateiden viestijohdot siirrettiin posti- ja lennätinlaitoksen pylväiltä rautateiden omille viestipylvälle Kaipiaisten ja Utin asemien välillä 10 km

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

matkalla. Kaksi rautateiden kaksoispuhelinjohtoa siirrettiin koukuilta orsille Kemin ja Rovaniemen asemien välillä 114 km matkalla. Posti- ja lennätinlaitoksen yksi kuparinelikierre purettiin rataosalta Seinäjoki—Vaasa ja Alavus—Orivesi yhteensä 219 km matkalla. Ratapihalaajennus- ym. uudistus- ja muutostöiden vuoksi suoritettiin suurehkoja viestipylväslinjan siirtoja 25 eri liikennepaikalla. Suurehkoja kaapeliasennustöitä tehtiin Turussa, Kouvolassa, Jyväskylässä ja Haapamäellä sekä pienehköjä kaapelitöitä usealla eri liikennepaikalla.

Erilaisia viestilinjojen varmistustöitä pommitusvaurioiden vähentämiseksi, kuten esim. varapylväiden pystyttämisiä, pylväslinjojen lisäharustamisia ja -pöngittämisiä, kaapelijakopaikkojen suojaamisia sirpalevaikutusta vastaan, ohituslinjojen rakentamisia yms. suoritettiin yhteensä 30 liikennepaikalla. Viestijohtojen kärsimien pommitusvaurioiden korjaustöitä tehtiin 31 liikennepaikalla.

Rautateiden viesti- ja vahvavirtapylväslinjojen vuosikorjaustyöt ehdittiin suorittaa vain 1937 ratakilometrin matkalla, jolloin vaihdettiin 9 366 kpl rikottuja eristimiä, 3 576 kpl viestipylväitä ja 452 kpl vahvavirtapylväitä eli yhteensä 4 028 kpl pylväitä sekä 663 kpl viestipylvään- ja 160 kpl vahvavirtapylvään tyvenvahvikkeita eli yhteensä 823 kpl tyvenvahvikkeita. Samalla kunnostettiin 14 756 lankakilometriä rautateiden viestijohtoja ja 19 001 lankakilometriä posti- ja lennätinlaitoksen rautateiden viestipylväillä olevia viestijohtoja eli yhteensä 33 757 lankakilometriä viestijohtoja.

Vuoden 1941 aikana lisääntyi koko maassa lennätinjohtojen pituus 790 lankakilometrillä, puhelinjohtojen pituus 6 954 lankakilometrillä ja viestipylväslinjojen pituus 1 020 km:llä sekä lennätinkoneiden lukumäärä 22:lla, puhelin-koneiden 266:lla, keskuskoneiden 42:lla ja lennätinasemien luku 16:lla.

Lennätinkonepajassa valmistettiin vuoden 1941 aikana 10 lennätinkonetta, 10 puhelinkeskuskonetta, 10 täydellistä vesisäiliöhälytyslaitetta, 1 suurehko viestitusjohtojen tarkastus- ja mittausteline, 56 kaapelinpäätekaappia ja erilaisia kaapelinpäätteitä 306 kpl. Viestikorjaustyökuntia varten valmistettiin 75 kpl väkipyöriä, 78 paria pylväskenkiä, 125 kpl pylväsvöitä, 10 kpl kirkasjohtokeloja, 45 kpl juotinuuneja, 36 kpl työkalulaatikoita ja 32 kpl sekalaisia työkaluja. Vuoden kuluessa korjattiin 93 lennätinkonetta, 78 lennätinkoneen osaa, 280 puhelinkonetta, 298 puhelin-koneen osaa, 73 puhelinkeskuskonetta, 215 puhelinkeskuskoneen osaa, 70 puhelinvaihtolaitetta, 151 sähkösoittokelloa, 575 leimasinta, 28 leimasimen osaa, 829 painemittaria, 118 nopeus- ja tulistusmittaria, 24 seinäkelloa, 15 kirjoitus- ja laskukonetta, 105 vahvavirtakonetta, 46 vahvavirtakoneen osaa ja 1 221 kpl sekalaisia kojeita.

Lennätinkonepajassa oli vuoden 1941 päättyessä työtuntien luku 87 968, työntekijöiden ja oppilaiden keskimääräinen lukumäärä 41 ja valmistearvo mk 1 961 115: 25.

Saapuneiden risteilylupa-anomusten johdosta annettiin vuoden kuluessa rautatiehallituksen päätöksellä lupa 100 vahvavirtajohto- sekä 37 heikkovirtajohtoristeilyn rakentamiseen. Sähkölaitteiden asennusanomusten johdosta annettiin 16 tapauksessa lupa valaistusjohtojen ja 6 tapauksessa puhelinjohtojen asentamiseen rautatiealueella oleviin rakennuksiin.

Risteilytarkastuksia suoritettiin sähköteknillisen toimiston toimesta 12 ja Liikkuva kalusto ratainsinöörin toimesta 13 sekä sähkölaitteiden asennustarkastuksia sähkö- ja sen tarveaine- teknillisen toimiston toimesta 2. kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.

Valtionrautateiden omien sähkövoima- ja muuntoasemien käyttötarkkailua jatkettiin sähköteknillisessä toimistossa entiseen tapaan, samoin valvottiin liikennepaikkojen sähkönkulutusta.

V. Varastot ja hankinnat.

Varastot. Valtionrautateiden varastoissa olevien tavaroiden keskimääräinen varastoarvo oli vuonna 1941 173 310 700 markkaa, josta määrästä eri varasto-
jen osalla oli: Pasilan 68 611 500, Turun 24 105 000, Vaasan 31 563 800, Oulun 30 041 500 ja Kuopion varastossa 18 916 800 markkaa sekä kertomusvuoden aikana perustetuissa Viipurin varastossa 54 500 ja Äänislinnan varastossa 17 600 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 629 110 900 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 61 172 100 markan arvosta.

Varastot ja hankinnat.

Hankinnat. Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa v. 1941 734 331 400 markan arvosta.

Ulkomailta tuotettiin seuraavat määrät tavaroita:

	Määrä, tonnia	Arvo mk
Kivihiiliä ja koksia	n. 180 400	n. 136 350 300:—
Pyöräkertoja ja pyöränrenkaita	» 1 060	» 7 694 800:—
Ratakiskoja tarpeineen	» 7 000	» 26 000 000:—
Rautaa ja rautalevyjä	» 3 300	» 16 940 000:—
Öljyä	» 2 700	» 25 605 500:—
Sekalaisia tarveaineita	—	» 13 885 600:—
	Yhteensä noin mk	226 476 200:—

Edellämainitusta n. 180 400 tonnin kivihiili- ja koksimäärästä on myyty muille valtionlaitoksille ja yksityisille n. 23 740 tonnia kivihiiliä, raha-arvoltaan n. 17 605 900 markkaa. Kotimaasta on edellämainitun määrän lisäksi ostettu muille valtionlaitoksille toimitettavaksi n. 3 100 tonnia koksia, arvoltaan n. 2 909 000 markkaa, josta tavarasta hankkijat ovat antaneet laskunsa suoraan tavarantoimittajalle.

Valtionrautateiden varastot ovat vuonna 1941 vastaanottaneet 2 355 746.5 m³ halkoja, josta määrästä yksityiset hankkijat ovat toimittaneet 18 182 m³, kansanhuoltoministeriön alainen rautatiehallituksen puutavaratoimisto 2 051 170.5 m³ sekä valtionrautateiden puutavaraliike 286 394 m³. Viimemainitusta erästä on valtionrautateiden aluksilla laivattuja halkoja 151 100 m³.

Ratapölkkyjä on ostettu 392 123 kpl, joista 176 078 kpl oli 10 tuuman, 147 249 kpl 9 tuuman ja 68 796 kpl 8 tuuman paksuisia. Näistä on mainittu rautatiehallituksen puutavaratoimisto luovuttanut 354 322 kpl, valtionrautateiden puutavaraliike 199 kpl ja yksityiset hankkijat 37 602 kpl.

Varastot ja hankinnat.

Hirsiä on ostettu 197 323.9 m. Näistä ovat yksityiset hankkijat luovuttaneet 27 485.1 m, rautatiehallituksen puutavaratoimisto 168 158.8 m ja valtionrautateiden puutavaraliike 1 680 m.

Puhelin- ja lennätinpylväitä on ostettu 8 448 kpl, josta määrästä yksityiset hankkijat ovat toimittaneet 106 kpl, rautatiehallituksen puutavaratoimisto 8 273 kpl ja valtionrautateiden puutavaraliike 69 kpl.

Roikonkosken sahaa ryhdyttiin v. 1941 syksyllä rakentamaan jälleen käyttökuntoon.

V. 1940 Konnunsuolle perustetun V. R. Polttoturvevalmistamon laajentamiseksi hankittiin Lokomo O/Y:ltä 6 uutta Anrep-Svedala-polttoturpeennostokonetta ja niihin tarvittavat sähkömoottorit. Voiman siirtoa varten rakennettiin 2 uutta muuntajatornia ja järjestettiin tarpeelliset sähköjohdot. Näin oli v. 1941 kesäkuussa Konnunsuolla käynnissä 8 polttoturpeennostokonetta kahdessa työvuorossa ja työmiehiä työskenteli polttoturvevalmistamossa tällöin n. 320. Syttynyt sota kuitenkin keskeytti tämän tärkeän työn, niin että vuoden 1941 aikana ehdittiin valmistaa vain n. 2 000 tonnia polttoturvetta suunnitellun 20 000 tonnin asemesta.

Laboratorio. Hankintatoimiston laboratoriossa tutkittiin vuonna 1941 638 tavara- ja ainenäytettä.

VI. Liikenne.

Liikenne.

Yleiset liikennemääräykset. Valtionrautateille huhtikuun 26 päivänä 1929 annettuun liikennesääntöön lisämääräyksineen tehtiin toimintavuoden aikana muutoksia ja lisäyksiä sikäli, että 13 § (Yöaika-käsite), 69 §:n (Tavaran kuljetettavaksi jättäminen ja kuormaaminen, vaunujen tilaaminen sekä kuljetettavaksi jättämis- ja kuormausmääräajat) 4, 5 ja 14 kohta ynnä 83 §:n (Tavaran noutaminen sekä noutamis- ja purkamismääräajat) 3, 4, 5 ja 6 kohta muutettiin asetuksella (14. 11. 41) sekä 69 §:n 5 ynnä 83 §:n 2 ja 3 lisämääräys rautatiehallituksen päätöksellä (17. 11. 41) toisin kuuluviksi.

Poikkeuksena liikennesäännön I liitteen (Määräykset tavaroista, joita otetaan kuljetettavaksi erityisin ehdoin) 9 §:n 2 kohdan määräyksestä suostui rautatiehallitus toukokuun 19 päivänä siihen, että paaleihin puristettuja heiniä ja olkia saatiin vaununpeitteiden puutteen takia toukokuun aikana lähettää myöskin ilman peitettä.

Asiassa tehdyn anomuksen johdosta selitti rautatiehallitus tammikuun 23 päivänä, että, koska liikennesäännön I liitteen (Määräykset tavaroista, joita otetaan kuljetettavaksi erityisin ehdoin) 10 §:n 8 kohdan määräys siitä, että kloraatteja ei saanut kuljettaa rautateillä kappaletavaranä, oli ristiriidassa saman liikennesäännön II liitteen (Räjähdysaineiden kuljetus rautateillä) 4 §:n kanssa, jonka mukaan kloraatteja saatiin kuljettaa rautateillä erityisittä ehdoitta, ja kun jälkimmäinen määräys niin ollen kumosi edellisen, estettä ei ollut kaliumkloraatin kuljetukseen myöskin kappalepikatavarana, sitäkin vähemmän, kun kloraattien kuljetus rautateillä ilman erityisiä ehtoja oli sallittua muissa maissa.

Junaturvallisuussääntö. Tehdystä esityksestä suostui rautatiehallitus loka-kuun 23 päivänä siihen, että junanlähetystä koskevat ilmoitukset ja tiedustelut vallattujen ratojen liikennepaikoilla toistaiseksi ja kunnes helmikuun 10 päivänä 1938 annetun junaturvallisuussäännön edellyttämä lennätinyhteys oli aikaansaatu, tehtiin pätevinä pidettävinä puhelimitse viitatus turvallisuussäännön 122 §:n 4 kohdan mukaisesti.

Muutoksena junaturvallisuussäännön III liitteeseen määräsi rautatiehallitus maaliskuun 13 päivänä, että rataosalla Oulu—Kontiomäki—Oulu oli seuranneen huhtikuun 1 päivästä lukien käytettävä junapainotaulukkoa N:o 1, jarruakselien luvun määräävän laskun ollessa 10 ‰, sekä että rataosan Tampere—Peipohja—Tampere suhteen oli samasta huhtikuun 1 päivästä alkaen noudatettava junapainotaulukkoa N:o 2.

Helsingin satamaradan liikennöimismääräykset. Syyskuun 11 päivänä vahvisti rautatiehallitus uudet säännöt Helsingin satamaradan liikennöimisestä tuleviksi voimaan tammikuun 1 päivänä 1942, jolloin helmikuun 25 päivänä 1921 annetut vastaavanlaiset säännöt lakkasivat olemasta voimassa.

Asema- ja junapalvelussääntö. Toukokuun 29 päivänä vahvisti rautatiehallitus uuden asema- ja junapalvelussäännön tulevaksi voimaan seuranneen syyskuun 1 päivänä, samalla kumoten marraskuun 22 päivänä 1918 annetun järjestelymestarien, huhtikuun 11 päivänä 1919 annetun konduktöörin ja jarrumiesten, helmikuun 14 päivänä 1919 annetun junapakkamestarien, tammikuun 14 päivänä 1921 annetun vaihdemiesten esimiesten ja vaihdemiesten sekä maaliskuun 12 päivänä 1920 annetun vaakamestarien, pakkamestarien, asemamiesten, tenesimiesten, asemamiesten, asemavahtimestarien ja vahtimiesten johtosäännön niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen ja lisäyksineen samoin kuin ne muut kuin junaturvallisuuteen kohdistuvat asema- ja junapalvelusta koskevat määräykset, jotka olivat ristiriidassa tämän uuden säännön kanssa.

Uusien virkamiesharjoittelijain ottaminen. Poikkeuksena alokkaiden ottamisesta ja ammattiopetuksesta huhtikuun 19 päivänä 1929 annetun ohjesäännön 5 ja 26 §§:stä, sellaisina kuin ne elokuun 30 päivänä 1939 muutettuina kuuluvat, päätti rautatiehallitus marraskuun 28 päivänä, että liikenneosastolle saatiin ottaa uusia virkamiesharjoittelijoita tammikuussa 1942 ja että otettavien alin ikäraja tällöin sai olla 17 vuotta.

Alokkaiden ottaminen. Lokakuun 2 päivänä suostui rautatiehallitus siihen, että alokkaiksi rautateiden liikenneosastolle toistaiseksi ja kunnes toisin määrättiin, voitiin, poikkeamalla alokkaiden ottamisesta ja ammattiopetuksesta huhtikuun 19 päivänä 1929 annetun ohjesäännön 2 §:n a-kohdasta, ottaa henkilöitä, jotka olivat täyttäneet 17 vuotta.

Junan pysähtyminen junakohtauksia varten. Asiassa tehdyn tiedustelun johdosta antoi rautatiehallitus maaliskuun 6 päivänä selventävän määräyksen siitä, mitä tarkoitettiin aikataulukirjassa käytetyllä merkillä »⊗ = juna pysähtyy tarpeen vaatiessa junakohtauksia varten».

Ensi luokan matkalippujen myynti. Joulukuun 3 päivänä päätti rautatiehallitus, että ensi luokan makuupaikkojen varaaminen ja myynti oli lopetettava saman joulukuun 10 päivästä lukien, käsittäen tämä määräys myöskin ensi luokan vapaalippujen ja vuosilippujen haltijat.

Liikenne.

Rautateiden kotiinkuljetustariffit. Joulukuun 23 päivänä vahvisti rautatiehallitus uudet kotiinkuljetustariffit noudatettaviksi valtionrautateilla tammikuun 1 päivästä 1942 lukien tavaraa sekä vastaanottajien kotiin viettäessä että lähettäjiä kotoa noudettaessa.

Junamiehistöjen virkanumerot. Siihen nähden, ettei konduktöörin eikä junamiesten virkanumeroilla enää ollut käytännöllistä merkitystä, määräsi rautatiehallitus tammikuun 23 päivänä, että kyseelliset numerot oli poistettava käytännöstä seuranneen helmikuun 1 päivästä lukien.

Uusia liikennepaikkoja. Helmikuun 6 päivänä päätti rautatiehallitus, että pääradan ja Lappeenrannan välisen oikoradan yhtymäkohtaan Pulsan—Simolan välille junien suoritusta varten perustetun liikennepaikan nimi oli oleva »Etu-simola» ja että sitä oli liikennöitävä pysäkkinä, toistaiseksi kuitenkin ilman sekä henkilö- että tavaraliikennettä.

Tässä yhteydessä mainittakoon lisäksi, että Loviisan—Vesijärven yksityisellä rautatiellä avattiin maaliskuun 1 päivästä lähtien »Patuna»-niminen laiturivaihde tavaraliikenteelle ilman rajoitusta.

Muutoksia liikennepaikkojen hoidon suhteen. Rautatiehallituksen toimintavuoden aikana tekemillä päätöksillä tehtiin liikennepaikkojen hoidon suhteen niillä esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta aiheutuvina toimenpiteinä muutoksia sikäli,

että Keravan aseman alainen Talman laiturin muutettiin maaliskuun 1 päivästä 1941 lukien laiturivaihteeksi;

että Ylitornion aseman alainen Armassaaren laiturin alennettiin huhtikuun 1 päivästä 1941 alkaen seisakkeeksi;

että Kaulirannan, Kemijärven ja Äetsän viidennen luokan asemat korotettiin kesäkuun 1 päivästä 1941 lukien neljännen luokan asemiksi sekä Eskolan, Huopalahden ja Tuovilan pysäkit samasta päivästä lähtien viidennen luokan asemiksi;

että Kaarlahden pysäkki alennettiin lokakuun 20 päivästä 1941 alkaen Hiitolan aseman alaiseksi laiturivaihteeksi;

että Mäntyharjun aseman alaiset Mynttilän ja Varpasen laiturivaihteet, Pitkärannan aseman alainen Uuksun laiturivaihde sekä Suojärven aseman alainen Paperon laiturivaihde korotettiin joulukuun 1 päivästä 1941 lukien pysäkeiksi;

että rataosalla Simpele—Elisenvaara olevaa Lamminsalon liikennepaikkaa joulukuun 12 päivästä 1941 alkaen toistaiseksi liikennöitiin tilapäisenä junien kohtauspaikkana ja seisakkeena;

että Muukon ja Puntalan pysäkit alennettiin joulukuun 16 päivästä 1941 lähtien laiturivaihteiksi, edellinen Lauritsalan aseman ja jälkimäinen Rautjärven pysäkin alaiseksi; sekä

että Kaurilan, Nousiaisten ja Paukkajan pysäkit alennettiin tammikuun 1 päivästä 1942 lukien toistaiseksi laiturivaihteiksi, Kaurila Tohmajärven aseman, Nousiainen Mynämäen pysäkin ja Paukkaja Uimaharjun aseman alaiseksi.

Valtionrautateiden mainostoiminta. Vallitsevasta tilanteesta johtuen päätettiin mainonnalle antaa pääasiassa opastava luonne. Tässä mielessä toimitettiin selostusvihkonen »Matkustakaa taitavasti» ja julkaistiin siihen liittyvänä laaja,

melkein kaikissa maan lehdissä ilmestynyt ilmoitussarja. Samaan henkeen laadittiin rautateiden näyttelyosastot »uutuus- ja korvikenäyttelyssä» Helsingissä ja lomankäyttönäyttelyssä Helsingissä, Turussa, Tampereella, Lahdessa ja Kotkassa. — Huhti- ja toukokuussa julkaistiin liikemaailman lehdissä suu-
rehkoja ilmoituksia, joissa kiinnitettiin huomiota nopean kuormauksen ja purkauksen merkitykseen rautateiden kuljetuskyvyn lisääjinä. — Yhdessä Suomen Matkailijayhdistyksen kanssa lunastettiin v. 1939 tilatut kaksi matkailuaiheista lyhytelokuvaa. — Ikkunamainontaa harjoitettiin Helsingin, Turun, Tampereen ja Vaasan matkatoimistojen käytettäväksi asettamissa ikkunoissa. — Entiseen tapaan julkaistiin eri tilaisuuksiin ja tarpeisiin liittyviä tilapäisluontoisia ilmoituksia, toimitettiin lehdille uutisainehistoa, hankittiin eri tarkoituksiin valokuvasuurennuksia jne.

Kesäkuun lopulla keskeytettiin mainonta sodan alkamisen johdosta. Sen jälkeen julkaistiin vain välttämättömiä tiedotusluontoisia ilmoituksia. Mm. jatkui aikatauluilmoitusten julkaiseminen entiseen tapaan.

Selostusvihkosia ja julisteita painettiin yhteensä 92 750 kpl, ja ehdittiin ne melkein kokonaisuudessaan levittää ennen mainonnan keskeytymistä.

Valtionrautateiden autoliikenne. Vuonna 1929 aloitettua ja vuosi vuodelta laajennettua autoliikennettä, joka jakaantuu kahteen ryhmään, tavarain kuljettamiseen vastaanottajien kotiin ja kotoa sekä linjaliikenteeseen, on poikkeuksellisen tilanteen vuoksi jouduttu vuoden 1941 aikana supistamaan.

Kuten edellisenä vuotenakin, on rautateille kuljetettavaksi otettujen tavara-
lähetyksen kuljettaminen vastaanottajien kotiin ja kuljetettavaksi jätettävien noutaminen kotoa vuonna 1941 ollut järjestettynä 31 eri liikennepaikalle. Tätä liikennettä ei kuitenkaan ole voitu harjoittaa siinä laajuudessa kuin aikaisemmin, kun valtionrautateiden omistamista kuorma-autoista 24 on ollut puolustuslaitoksen käytössä.

Linjaliikennettä on puheenaolevana toimintavuotena harjoitettu Heino-
lan—Sysmän, Kaulirannan—Muonion, Kouvolan—Kymintehtaan, Lappeen-
rannan as.—Kaupungin, Lohjan—Siuntion, Lohjan—Karjaan, Simpeleen—
Parikkalan ja Sotkamon—Vuokatin autolinjoilla. Voiteluöljyjen ja autorenkai-
den käytön supistamiseksi on linjaliikennettä täytynyt supistaa vähentämällä
autojen ajovuoroja. Kun junayhteys Virasojan—Simpeleen rataosalta Parik-
kalan—Savonlinnan rataosalle ja päinvastoin oli saatu jälleen Elisenvaaran
kautta järjestetyksi, lopetettiin autoliikenne marraskuun 20 päivänä Simpe-
leen—Parikkalan linjalla.

Autoyhdysliikenne. Kun poikkeuksellisen tilanteen vuoksi ammattimaisen
autoliikenteen harjoittajat eivät ole voineet säännöllisesti harjoittaa liikennettä,
on vuonna 1932 aloitettu ja jo laajaksi kehittynyt yhdysliikenne supistunut
vuonna 1941 miltei olemattomaksi. Yhdysliikenneautojen kulkuvuorojen aika-
tauluja ei ole liioin voitu liikenteen jatkuvan epäsäännöllisyyden vuoksi kysy-
myksessä olevana toimintavuotena julkaista.

Tavaroiden puuttuminen ja liiketavarat. Sellaisia eri liikennepaikoilla laa-
dittuja tiedusteluseleiteitä, joissa ilmoitettiin kuljetettavaksi jätettyä tavaraa
puuttuvan ja joiden johdosta tiedustelujaoston on täytynyt ryhtyä toimitta-
maan tutkimuksia, on vuoden 1941 aikana kertynyt 7 274. Näin huomattava

Liikenne.

määrä on johtunut sodan aiheuttamasta poikkeuksellisesta tilanteesta ja siitä, että siirtoväen tavaraa on jouduttu kuljettamaan paikasta toiseen ja takaisin palautetulle alueelle, jossa ei ole ollut tavarasuojia, vaan tavarat on täytynyt jättää asemalaiturille siihen asti, kun ne on peritty.

Liikattavaroiden lukumäärä oli puheenaolevana toimintavuotena 2 694. Edellisenä vuonna se oli 3 521. Vähennys oli siis 827. Edelleenkin on rautatielle joutunut huomattava määrä tavaraa osoitteettomana ja virheellisellä osoitteella varustettuna. Liikattavaroiden runsauden vuoksi niiden selvittely ja toimittaminen omistajalle on vaatinut runsaasti työtä ja aikaa, eikä läheskään kaikelle liikattavaralle ole onnistuttu löytämään omistajaa.

Vahingoittunut tavara. Tavaroiden vahingoittumisesta on tiedustelujaostolle vuonna 1941 saapunut 4 089 ilmoitusta. Vuonna 1940 oli vahinkotapausten lukumäärä 2 720. Lukumäärä on siis lisääntynyt 1 369:llä. Lisäys on erittäin huomattava, johtuen poikkeuksellisista oloista.

Varkastapaukset. Poikkeuksellisen tilanteen ja elintarvikepulan johdosta näpistelyt ja varkastapaukset ovat niinikään lisääntyneet huomattavasti. Tavaraa on varastettu sekä vaunuista että tavarasuojista. Myös rautatien palveluksessa olevia henkilöitä on varkauksiin ja näpistelyihin osallistunut. Syylliset on saatettu syytteeseen ja varkauksia ehkäiseviin toimenpiteisiin ryhdytty.

Viivästyneet kuljetukset. Tavaralähetysten kuljetuksen viivästymisestä ynnä muista tavarankuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä saapuneiden ilmoitusten johdosta on myös toimitettu tutkimuksia. Näitä ilmoituksia oli puheenaolevana toimintavuotena 845.

Korvausanomukset. Tavarankatoamisesta ja vahingoittumisesta sekä viivästyneestä kuljetuksesta ym. tavarankuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä tehtyjä korvausvaatimuksia käsiteltiin vuoden 1941 aikana 1 441 kappaletta. Vertailun vuoksi mainittakoon, että edellisenä vuotena käsiteltyjen korvausvaatimusten lukumäärä oli 777.

Perimätön tavara. Tiedustelujaoston toimesta toimitettiin Helsingissä puheenaolevana toimintavuotena 4 eri huutokauppaa, joihin määräysten mukaan asemilta lähetettiin eri laatuiset perimättömät ja löytötavarat myytäviksi. Myyntieriä oli huutokaupoissa yhteensä 2 541. Myös asemilla suoritettiin mainitunlaisten tavaroiden myyntejä, ja lähetettiin jokaisesta myynnistä tiedustelujaostolle eri tili, kertyen niitä vuoden kuluessa 740 kappaletta.

Kaikista niistä pika- ja rahtitavaralähetyksistä, jotka perimättöminä on myyty ja joista kuljetusmaksu on ollut määräasemalla maksettava, on tiedustelujaosto tilannut määräasemille rahdit. Myös sellaisen asemalla hävitetyn tavarank, joka on pilaantunut arvottomaksi tai jonka on todettu olevan arvotonta, määräasemalla maksettavan kuljetusmaksun on tiedustelujaosto tilannut. Kadonneen sekä tuhoutuneen ja arvottomaksi pilaantuneen tavarank määräasemalla maksettava kuljetusmaksu on esitetty tileistä poistettavaksi. Lähetyksistä, joille on ollut asetettuna jälkivaatimus, on lähetetty tarkastustoimistolle vertailua varten luettelo, johon on merkitty kaikki sellaiset jälkivaatimuslähetykset, joista jälkivaatimusseteli on saapunut myyntiasiakirjojen mukana tiedustelujaostolle.

Perimättömien matkatavaroiden tarkkailua varten saapui tiedustelujaostolle eri asemilta puheenaolevana toimintavuotena 640 ilmoitusta.

Aikataulut. Toukokuun 15 päivänä 1939 käytäntöön otettu aikataulu N:o 108 oli pakkorauhan jälkeenkin soveltuvien kohdoin voimassa elokuun 25 päivään 1941, jolloin uusi aikataulu N:o 109 voitiin ottaa käytäntöön. Väli-aikaisen rauhan aikana oli henkilöjunien lukumäärää edelleen vähennettävä ja, uuden sodan uhkan synnyttyä, voimassa ollut aikataulu useaan otteeseen muutettava sota-ajan aikatauluksi. Uuden aikataulun N:o 109 käytäntöönotto viivästyi senkin johdosta, että junien kulkua oli hidastutettava ja aikataulu laadittava uudelleen. Painatustyö vaikeutui myöskin, koska suurin osa kirjapainohenkilökunnasta oli sotapolulla.

Liikenne.

Kesäkuun 19 päivänä siirryttiin suurella osalla rataverkkoa sota-aikaiseen aikatauluun, mutta jo saman kuun lopulla voitiin taas palata rauhanaikaiseen aikatauluun, joskin tuntuvin henkilöjunarajoituksin.

Heinäkuun lopulla ulotettiin rautatieliikenne takaisin vallatuilla alueilla Kaurilasta Matkaselkään ja Loimolaan, elo-syyskuun vaihteessa Suojärvelle saakka ja Parikkalasta Elisenvaaraan sekä syyskuun kuluessa Pitkärantaan, Elisenvaarasta Antreaan ja Vainikkalasta Perkjärvelle.

Vähin erin oli sotilashallinnon käytössä myöskin aloitettu rautatieliikennettä entisillä Venäjän alueilla, ja joulukuun 12 päivästä lukien voitiin ylläpitää säännöllistä liikennettä erikoisaikatauluin Suojärveltä Äänislinnaan ja Syvärille.

Muuten oli vuosi 1941 junien kulkuun nähden varsin poikkeuksellinen ja kaikista parannusyrityksistä huolimatta epäsäännöllistä, koska kulussa olevat junat eivät liikkuvan kaluston riittämättömyyden vuoksi voineet tyydyttää matkustustarvetta.

VII. Tariffit.

Rengasmatkat. Maaliskuun 14 p:nä rautatiehallitus, kumoten kiertokirjeen N:o 1/533, 26/1—39, antoi uudet määräykset valtionrautateiden rengaslipuista.

Tariffit.

Valtionrautateilla kannettavien maksujen väliaikainen korottaminen. Marraskuun 21 p:nä annetulla asetuksella muutettiin 8 p:nä tammikuuta 1938 annetun valtionrautateiden tariffisäännön sekä siihen 4 p:nä marraskuuta 1938, 30 p:nä marraskuuta 1939 ja 6 p:nä syyskuuta 1940 annetuilla asetuksilla tehtyjen muutosten mukaan valtionrautateilla kannettavat maksut tammikuun 1 p:stä 1942 alkaen.

Rahti- ym. alennukset. Tammikuun 8 p:nä rautatiehallitus myönsi Puukeskus Oy:lle sellaisen alennuksen polttopuiksi Helsinkiin ja Rajamäelle lähetettävälle kaivos- ja selluloosapuille, että rahti 30/4 saakka lasketaan havuhalkotariffin mukaan.

Tammikuun 8 p:nä rautatiehallitus myönsi O/Y Lokomo A/B:lle sellaisen alennuksen polttopuiksi Tampereelle lähetettävälle kaivospuille, että rahti 10/1—30/4 välisenä aikana lasketaan havuhalkotariffin mukaan.

Tammikuun 16 p:nä rautatiehallitus myönsi Suomen Puutavara Oy:lle sellaisen alennuksen polttopuiksi Helsinkiin lähetettävälle mäntypropseille, että rahti 20/1—30/4 välisenä aikana lasketaan havuhalkotariffin mukaan.

Tammikuun 23 p:nä rautatiehallitus myönsi Metsänomistajain Metsäkeskus Oy:lle sellaisen alennuksen polttopuiksi Turkuun, Helsinkiin ja Kotkaan lähe-

Tariffit.

tettävälle kaivospölkylle, että rahti 25/1—30/4 välisenä aikana lasketaan havuhalkotariffin mukaan.

Tammikuun 28 p:nä rautatiehallitus määräsi, että kotimaiset »Mineraali»-asbestisementtilevyt 1/2—31/12 välisenä aikana rahditetaan luokkien D V 6 mukaan.

Helmikuun 4 p:nä rautatiehallitus myönsi Suomen Graniitinjalostajain Vientiliitto r. y:lle 10 %:n alennuksen ulkomaille vietävän kiilloitetun, hakatun ja raakagraniitin sekä katu- ja kadunreunakivien kuljetusmaksuista, kun niitä kuljetetaan vientiä varten vähintään 10 tonnin vaunukuormaluokkien mukaan rahditettuina lähetyksinä ja kuljetusmatka on vähintään 30 km, taikka kun rahti lasketaan vähintään tältä kuljetusmatkalta. Alennus oli voimassa vuoden 1941 aikana.

Helmikuun 18 p:nä rautatiehallitus myönsi Tornator O. Y:lle sellaisen alennuksen polttopuiksi Kaukopäästä Helsinkiin lähetettävälle mäntypropseille, että rahti 20/2—30/4 välisenä aikana lasketaan havuhalkotariffin mukaan.

Maaliskuun 6 p:nä rautatiehallitus jatkoi kalkkikivijauheelle aikaisemmin myönnetyn ja kirjelm. N:o 2124/4615, 17/10—40 tiedoitettun rahtiedun voimassaoloaika 31/5 saakka.

Maaliskuun 6 p:nä rautatiehallitus myönsi Oulu Oy:lle sellaisen alennuksen Oulun asemalta Etelä-Suomeen lähetettävälle jäterimoille, että rahti lasketaan 15/3—31/12 välisenä aikana H₃ mukaan.

Maaliskuun 6 p:nä rautatiehallitus myönsi Puuvillatehtaitten Myyntikonttorille sellaisen rahtiedun erikoisesti sisustetuissa vaunuissa Turusta Tampereelle lähetettävälle puuvillakankaalle ja -langoille, että rahti 10/3—31/12 välisenä aikana lasketaan ilman 1/10—40 voimaantullutta 10 %:n tariffikoroitusta.

Maaliskuun 12 p:nä rautatiehallitus myönsi Suomen Puutavara O/Y:lle sellaisen rahtialennuksen polttopuiksi erinäisiltä asemilta Helsinkiin lähetettävälle mäntypropseille, että rahti 31/5 saakka lasketaan havuhalkotariffin mukaan.

Huhtikuun 9 p:nä rautatiehallitus määräsi, että metsäpuuntaimia saadaan 25/4—31/12 välisenä aikana kuljettaa pikatavarana A I 1 luokkien mukaisista maksuista.

Huhtikuun 16 p:nä rautatiehallitus myönsi vuoden 1941 aikana voimassa olevan 10 %:n alennuksen ulkomaille vietävien noppakivien kuljetusmaksuista, kun niitä kuljetetaan rahtitavaraluokan 9 mukaan rahditettuina lähetyksinä, ja kun kuljetusmatka on vähintään 30 km, taikka kun rahti lasketaan vähintään tältä matkalta. Alennus suoritettiin takaisinmaksuteitse.

Toukokuun 8 p:nä rautatiehallitus myönsi Puukeskus OY:lle sellaisen rahtialennuksen polttopuiksi erinäisiltä liikennepaikoilta Sörnäisiin ja Turku-Itäiselle lähetettävälle propseille, että rahti vuoden 1941 loppuun saakka lasketaan havuhalkotariffin mukaan.

Toukokuun 20 p:nä rautatiehallitus määräsi, että päällyksettä irrallaan laivassa kuljetettavan hienon suolan kuljetusmaksu on 25/5—31/12 välisenä aikana laskettava 10 tonnin vaunukuormaluokan 10 luokan mukaan.

Kesäkuun 4 p:nä rautatiehallitus jatkoi kalkkikivijauheelle aikaisemmin myönnetyn rahtiedun voimassaoloaika 31/5 saakka.

Kesäkuun 4 p:nä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö myönsi sellaisen vuoden loppuun saakka voimassaolevan alennuksen marjalähetysten kuljetusmaksuista, että ylin rahtiyksikkömaksu sanotuista lähetyksistä 100 kg kohden on oleva 10 markkaa.

Tariffi.

Kesäkuun 12 p:nä rautatiehallitus määräsi, että suolasilakkaa saadaan pikatavarana kuljettaa helpostipilaantuvana rahtitavaraluokkien A I 1 mukaan 16/6—30/9 välisenä aikana.

Lokakuun 14 p:nä rautatiehallitus myönsi sellaisen alennuksen kotieläinten rehuna käytettävän rehuselluloosan kuljetusmaksuista, että, kun ne lasketaan vähintään 5 000 kg:n mukaan katettua vaunua, 8 000 kg:n mukaan 2-akselista avovaunua ja 12 000 kg:n mukaan 4-akselista vaunua käytettäessä, lähetyksiin saadaan soveltaa 10 lk huomioonottaen, että katettua vaunua käytettäessä kuljetusmaksuun on lisättävä peitemaksu. Myönnetty etu on voimassa 20/10 1941 alkaen vuoden 1942 loppuun.

Lokakuun 28 p:nä rautatiehallitus myönsi liikemies K. Peltoselle sellaisen rahtialennuksen polttopuiksi Tampereen—Haapamäen välisiltä liikennepaikoilta Helsinkiin lähetettävälle jätepropseille ja -paperipuille, että rahti 1/11—41—31/8—42 välisenä aikana lasketaan havuhalkotariffin mukaan.

Marraskuun 6 p:nä rautatiehallitus myönsi Kymin Oy:lle Kymintehtaalle kuljetettavien k'v'h'ilien rahdeista 10 %:n alennuksen Raumalta ja Mäntyluodosta sekä 20 %:n alennuksen Kaskisista, Kristiinankaupungista ja Vaasasta lähetettäessä. Myönnetty rahtietu on voimassa 15/11—41—1/4—42 välisenä aikana.

Marraskuun 11 p:nä rautatiehallitus määräsi, että avustuslähetykset, jotka Rajaseudun Ystävien Liitto r. y. ja sen alaosastot rahtitavarana lähettävät rajaseutujen köyhille, on rahditettava: ruokatarvat, painosta riippumatta, luokan 6 mukaan ja muut tavarat luokkien C III 4 mukaan. Alennus on voimassa v. 1942 loppuun saakka.

Marraskuun 29 p:nä rautatiehallitus myönsi Puutavaraliike V. Mankille sellaisen alennuksen polttopuiksi Kotkaan lähetettävälle kaivospropseille, että rahti 29/11—41—31/5—42 välisenä aikana lasketaan havuhalkotariffin mukaan.

VIII. Henkilökunta.

Henkilökunnan luku vuonna 1941 ja edellisen vuoden vastaava määrä nä- *Henkilökunta.* kyvät seuraavasta taulukosta:

	Vakinainen henkilökunta		Ylimääräinen henkilökunta		Työläisiä likimäärin		Yhteensä	
	1941	1940	1941	1940	1941	1940	1941	1940
Rautatiehallitus	444	437	120	117	77	71	641	625
Linjahallinto	12 202	12 422	4 486	4 576	10 788	10 885	27 476	27 883
Siitä:								
Taloussasto	131	125	17	23	16	13	164	161
Rataosasto	1 080	1 144	52	178	3 830	4 262	4 962	5 584
Koneosasto, varikot	3 123	3 194	1 042	898	907	950	5 072	5 042
» pääkonepajat	139	144	104	107	2 814	2 742	3 057	2 993
Varasto-osasto	124	124	235	288	2 369	2 323	2 728	2 735
Liikenneosasto	7 605	7 691	3 036	3 082	852	595	11 493	11 368
Yhteensä	12 646	12 859	4 606	4 693	10 865	10 956	28 117	28 508
Rautatierakennusosasto	39	38	337	178	3 496	2 282	3 872	2 498
Kaikkiaan	12 685	12 897	4 943	4 871	14 361	13 238	31 989	31 006

Henkilökunta.

Viran- ja toimenhaltijain sekä työläisten palkkaukset. Tammikuun 30 päivänä 1941 päivätyn kirjelmänsä N:o 696 ohella kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö lähetti rautatiehallitukselle tiedoksi ja noudatettavaksi oikeaksi todistetun jäljennöksen valtiovarainministeriön esittelystä 23 päivästä tammikuuta 1941 laaditusta valtioneuvoston pöytäkirjanotteesta, joka koskee valtion viran- ja toimenhaltijain perhelisien väliaikaiseen korotukseen sekä väliaikaisten lisäpalkkioiden maksamiseen myönnettyjen määrärahojen käyttöä.

Kirjelmässä tammikuun 31 päivästä 1941 antoi talousosaston johtaja kirjanpidollisia ohjeita, jotka koskevat viran- ja toimenhaltijain perhelisien väliaikaista korotusta sekä väliaikaisten lisäpalkkioiden maksamista.

Helmikuun 14 päivänä 1941 päivätyssä kirjelmässään antoi rautatiehallitus erinäisiä selityksiä, jotka koskevat viran- ja toimenhaltijain perhelisien väliaikaista korotusta sekä väliaikaisten lisäpalkkioiden maksamista.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön heinäkuun 12 päivänä 1941 päivätyn kirjeen mukaan on peruspalkkaiselle viran- ja toimenhaltijalle hänen nauttiessaan virkavapautta sairauden tai muun pakottavan syyn takia, ja vaikka hänen peruspalkastaan vähennetäänkin asetuksenmukainen määrä, kalliinajanlisä maksettava täysimääräisenä. Mitä taas tulee ylimääräiselle toimenhaltijalle maksettavaan kalliinajanlisaan ja väliaikaiseen perhelisaan sairavapauden aikana, on rautatiehallitus, mikäli se harkintansa mukaan myöntää ylimääräiselle toimenhaltijalle avustusta sairausajalta, oikeutettu asianomaiselle tällöin maksattamaan myös kalliinajanlisan ja väliaikaisen perhelisan täysimääräisenä.

Valtiovarainministeriö on helmikuun 12 päivänä 1941 määrännyt, että viran- tai toimenhaltija, joka vakinaiseen väkeen kuuluvana on asevelvollisuutensa suorittanut, ei ikälisää varten saa lukea hyväkseen sitä aikaa, jolloin hän on ollut sotapalveluksessa, mutta että sen sijaan reserviin tai nostoväkeen kuuluva viran- tai toimenhaltija on oikeutettu ikälisää varten lukemaan hyväkseen ajan, jonka hän on ollut sotapalvelukseen kutsuttuna.

Marraskuun 14 päivänä 1941 annettiin asetus sodanaikaisessa palveluksessa kuolleen valtion viran- tai toimenhaltijan, valtion ylimääräisen toimihenkilön ja värvätyn miehen sekä valtion vakinaisen työntekijän kuolinpesälle suoritettavasta avustuksesta.

Helmikuun 5 päivänä 1941 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö hyväksyi ja vahvisti noudatettavaksi ylimääräisten toimenhaltijain ja työläisiin luettavien toimihenkilöiden palkkaukset vuonna 1941.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti elokuun 2 päivänä 1941 päivätyssä kirjeessään rautatiehallitukselle, että, mikäli kuukausipalkkaa nauttiva, työsopimuksen nojalla palvelukseen otettu työläinen nauttii vähintään samansuuruista kuukausipalkkaa kuin sellainen ylimääräinen viran- tai toimenhaltija, joka on oikeutettu saamaan kalliinajanlisaan, myös työsopimuksen perusteella otetun kuukausipalkkalaisen palkka on korotettava kalliinajanlisaan vastaavalla määrällä.

Helmikuun 28 päivänä 1941 päivätyssä kirjeessään rautatiehallitus määräsi, että reserviin tai nostoväkeen kuuluva ylimääräinen toimenhaltija saa palkkionkorotukseen nähden lukea hyväkseen ajan, jonka hän on ollut sotapalvelukseen

kutsuttuna, kun taas asevelvollisuuden suorittaminen vakinaisessa väessä (nor- *Henkiökunta.*
maali asevelvollisuus) ei tätä oikeutta tuota.

Kirjelmässään toukokuun 23 päivältä 1941 antoi rautatiehallitus lisäohjeita ja -määräyksiä avustuksen maksamisesta työläisille sairauden aikana.

Maaliskuun 26 päivänä 1941 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö suostui siihen, että kaikille sotarautatiemuodostelmissa palvelleille valtionrautateiden työläisille oli siltä ajalta, minkä he olivat palvelleet sanotuissa muodostelmissa, suoritettava heidän täyttä palkkaansa vastaava määrä ja että, mikäli heidän palkkaeduistaan oli sitä ennen jokin määrä pidätetty, vastaava määrä oli heille maksettava takaisin.

Rautatiehallituksen kirjelmä elokuun 8 päivältä 1941 sisältää määräyksiä, jotka koskevat sairas- ja panssarijunahenkilökunnan työaikaa ja palkkausta.

Rautatiehallitus on maaliskuun 20 päivänä 1941 päivätyn kirjelmänsä mukaan huhtikuun 1 päivästä 1941 alkaen toistaiseksi korottanut voimassaolevan sairaan- ja terveydenhoidon ohjesäännön 9 §:n 2 kohdassa mainitun, valtionrautateiden palvelukseen pyrkivien henkilöiden tutkimisesta ja siitä annetusta todistuksesta rautatielääkirille tulevan korvauksen 40 markaksi, kuitenkin siten, että työläiset ja konepajaoppilaat maksavat tästä tutkimuksesta ja todistuksesta 25 markkaa. Samoin maksavat 25 markkaa kaikki valtionrautateiden palveluksessa jo olevat henkilöt, jotka viranhakua varten ovat velvolliset uudelleen tutkituttamaan itsensä ja saavat siitä uuden todistuksen.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti lokakuun 13 päivänä 1941 päivätyllä kirjeellään rautatiehallitukselle, että palkan säästöaikana, jolloin ainoastaan $\frac{3}{4}$ viran peruspalkasta voidaan käyttää viransijaisen palkkaamiseen ja $\frac{1}{4}$ siitä on säästettävä leski- ja orpokassalle, ei viransijaisten palkkaamiseen tarkoitetuista määrärahoista voida viransijaiselle maksaa lisäpalkkiota.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö on kirjelmässään heinäkuun 24 päivältä 1941 katsonut, että rautatiehallitus on esteetön, mikäli ammattityöntekijä poikkeuksellisista oloista johtuen on määrättävä joko valtionrautateiden konepajoilla tai muilla työmailla toimimaan työnjohtotehtävissä, suoritamaan hänelle kohtuulliseksi katsomansa palkan.

Edellisen kirjelmän johdosta on talousosaston johtaja heinäkuun 31 päivänä 1941 päivätyssä kirjeessään huomauttanut, että asianomaisten päälliköiden on, sovittuaan asiasta osastonsa johtajan kanssa ainoastaan erikoistapauksissa määrättävä työnjohtotehtäviin ammattityöntekijöitä, jolloin heille saadaan suorittaa heidän oman työnsä työansiota vastaava palkka.

Helmikuun 5 päivänä 1941 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö hyväksyi ja vahvisti noudatettavaksi sairaanhoitajattarien palkkiot vuonna 1941.

Kiertokirje N:o 2/H 348 maaliskuun 22 päivältä 1941 sisältää valtioneuvoston maaliskuun 13 päivänä 1941 antaman päätöksen, joka koskee sitä palkkausta, jota sotatilan aikana palvelukseen taikka reservin kertausharjoituksiin tai ylimääräiseen palvelukseen kutsutulle valtion viran- tai toimenhaltijalle ja valtion ylimääräiselle toimihenkilölle on virastaan tai toimestaan sekä valtion työntekijälle työsuhteen perusteella suoritettava.

Henkilökunta.

Kiertokirje N:o 7/H 348 lokakuun 3 päivältä 1941 sisältää valtioneuvoston syyskuun 25 päivänä 1941 antaman päätöksen, joka koskee asevelvollisuuslain 49 §:ssä tarkoitettulle asevelvolliselle sekä sotatilan aikana vapaaehtoisena puolustusvoimissa palvelevalle viran- tai toimenhaltijalle ja valtion ylimääräiselle toimihenkilölle sekä valtion työntekijälle suoritettavaa palkkausta.

Vuosiloma. Kiertokirje N:o 4/H 990 heinäkuun 18 päivältä 1941 koskee työntekijäin vuosilomalain muuttamista.

Rautatiehallitus ilmoitti kirjelmässään joulukuun 19 päivältä 1941, että koska sotarautatiemuodostelmissa palvelevat työläiset ovat puolustuslaitoksen eikä rautatielaitoksen palveluksessa ja koska ne työläiset, jotka asevelvollisuuslain muuttamisesta lokakuun 27 päivänä 1939 annetun lain 19 §:n 2 momentin nojalla asianomaisten viranomaisten tekemillä päätöksillä sotilaspiirien toimesta on toistaiseksi vapautettu sotapalveluksesta sillä perusteella, että he ovat sellaisia erityisten ammattien harjoittajia ja muita yksityisiä henkilöitä, joiden palvelukseen kutsuminen saattaisi puolustusvoimien varustamisen tai ylläpidon, yleisen talouden tai muita yleisiä etuja vaaranalaisiksi, puolustusministeriön elokuun 9 päivälle 1941 päivätyn kirjeen N:o K 3635/1941 mukaan eivät ole oikeutetut säännönmukaisen vuosiloman saantiin sodan aikana, edellämainitut henkilöt eivät ole oikeutetut saamaan korvausta pitämättä jäävistä vuosilomistaan.

Matkakustannusten korvaus sekä päivä- ja yörahat. Rautatiehallituksen kirje joulukuun 12 päivältä 1941 sisältää jäljennöksen valtioneuvoston marraskuun 27 päivänä 1941 laatiman pöytäkirjan otteen jäljennöksestä, joka koskee ulkomailla matkustamisesta suoritettavan päivärahan korottamista.

Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö vahvisti tammikuun 15 päivänä 1941 päivätyn kirjelmänsä mukaan valtionrautateiden liikenne- ja varikkojaksojen päälliköille uudet vuosimatkarahat.

Rautatiehallitus selitti lokakuun 17 päivänä 1941 päivätyssä kirjelmässään, että virkamatkalla, josta voidaan maksaa korvausta rautatiehallituksen maaliskuun 7 päivänä 1941 päivätyn kirjelmän N:o H 116/1831 mukaan, tarkoitetaan ainoastaan sellaista matkaa, jonka asianomainen tekee tarkastusta, kuulusteluja sekä vapaapäivä- ja lyhyitä sairausloma- ym. sijaisuuksia varten, jotka samalla paikkakunnalla kestävät enintään seitsemän päivää ja joista hän ei saa mitään lisäpalkkiota. Jos taas virantoimitus samalla paikkakunnalla kestää kauemmin kuin seitsemän päivää, linjakirjuri tai linjasähköttäjä saa ylimenevältä ajalta korvauksen rautatiehallituksen heinäkuun 18 päivälle 1941 päivätyn kirjelmän N:o H 951/4719 mukaisesti. Jos linjakirjuri tai linjasähköttäjä hoitaa korkeampaa virkaa, josta lisäpalkkio on suurempi kuin edellämainitulla tavalla maksettava päiväraha, saa hän oman virkansa ja hoitamansa viran peruspalkkojen eron, mutta ei päivärahaa.

Rautatiehallituksen kirje heinäkuun 9 päivältä 1941 sisältää määräyksiä liikennejaksojen yhteysupseerien ja rautatieupseerien päivä- ja muonarahoista.

Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö määräsi helmikuun 20 päivänä 1941 päivätyssä kirjelmässään, että liikenneosaston linjakirjureille ja linjasähköttäjille oli siihen saakka maksettujen vuosimatkarahojen sijaan vuoden 1941 huhtikuun 1 päivästä lukien virkamatkoista suoritettava matkustussäännön mukainen korvaus.

Tämän johdosta rautatiehallitus määräsi kirjeessään maaliskuun 7 päivältä 1941 seuraavaa: *Henkilökunta.*

1) Yllämainitut linjavirkamiehet eivät saa tehdä oma-alotteisia virkamatkoja, vaan on jaksonpäällikön annettava kutakin matkaa varten erikoinen määräys.

2) Tarpeettomien matkojen tekeminen on ehdottomasti kielletty.

3) Matkalaskujen tarkastuksen helpottamiseksi on kaikista saman kuukauden aikana loppuunsaoritetuista virkamatkoista kirjoitettava yhteinen lasku seuraavan kuukauden alussa ja siihen liitettävä ne määräykset, joiden perusteella matkat on tehty.

Eläkkeet. Rautatiehallituksen kirje heinäkuun 18 päivältä 1941 koskee eläkkeiden väliaikaista korotusta ja rautatiehallituksen kirje saman vuoden elokuun 26 päivältä eläkekassojen valtionapujen korottamista.

Talousosaston johtajan kirje joulukuun 29 päivältä 1941 sisältää *uuden jaksojaon* käytäntöönottamisessa 1/1 1942 noudatettavia erikoismääräyksiä.

Talousosaston johtajan kirje elokuun 30 päivältä 1941 koskee maksujen suorittamista ja rautatiehallituksen kirje saman vuoden marraskuun 28 päivältä ylityökorvausta *valtakunnan yhteyteen palautetulla alueella.*

Rautatiehallituksen kirje elokuun 28 päivältä 1941 sisältää määräyksiä, jotka koskevat valtakunnan yhteyteen palautetulla alueella olevien rautateitten kuntoonsaattamisesta ja liikennöimisestä aiheutuvien menojen ja tulojen kirjaamista.

Rautatiehallituksen kirje tammikuun 20 päivältä 1941 sisältää valtioneuvoston päätöksen, joka koskee *suunnitelmallisuuden ja säästäväisyyden* noudattamista valtion taloudessa.

Talousosaston johtaja kehoitti kirjeessään huhtikuun 22 päivältä 1941 asianomaisia saattamaan alaistensa tietoon, että on tarkoin noudatettava sairaan- ja terveydenhoidon ohjesäännön 3 §:n 4. kohdan määräystä, jonka mukaan vapaaseen lääkärinthoon oikeutetulla tulee rautatielääkäri luona käydessään olla esimiehensä tai esimiehen asemassa olevan antama sairaspassitus (kaav. A. N:o 18).

Rautatiehallituksen kirje lokakuun 23 päivältä 1941 koskee *saksalaisten armeijalle luovuttamien veturien ja vaunujen* kuljetus-, purkaus-, korjaus- ym. kustannuksia sekä näiden kustannusten kirjaamista.

Sairaan- ja terveydenhoito. Vuoden 1941 terveyden- ja sairaanhoitoa käsittelevä toimintakertomus jää tilastotietojen kohdalta jonkin verran puutteelliseksi. Tämä aiheutuu siitä, että useimmat rautatielääkärit ovat joutuneet olemaan jälkimmäisen vuosipuoliskon puolustuslaitoksen palveluksessa ja heidän toimiaan on tällöin hoidettu joko naapuripiireistä käsin tai on toimiin määrätty viransijaiset.

Terveydentila rautatieläisten keskuudessa on ollut melko hyvä. Tosin sairaustapausten lukumäärä v. 1941 osoittaa edelliseen vuoteen verrattuna hieman nousua. Tässä on kuitenkin otettava huomioon, että kertomusvuonna rautatierakennuksilla oli varsin runsaasti sellaista tilapäistä työvoimaa, jota ei ole luettava varsinaiseen rautatiehenkilökuntaan kuuluvaksi, mutta joka kuitenkin esiintyy tilastoissa.

Henkilökunta.

Tilastotietojen mukaan on vuoden kuluessa ollut sairaustapauksia 32 552 (v. 1940 27 203), joista on aiheutunut 54 360 (44 793) käyntiä lääkärin luona ja 1 133 (1 168) lääkärin käyntiä potilaiden luona. Tilastoja yksityiskohtaisemmin tarkasteltaessa havaitaan, että kertomusvuonna ilmoitettuja sairaustapauksia sattui eräissä tautitapauksissa vähemmän kuin vuonna 1940. Niiden taudintapausten suhteen, joiden lukumäärän havaitaan kasvaneen, ei lisääntyminen ole huomattava. Vähäinen lisäys on havaittavissa anemian eli verenvähyys-taudeissa, mikä on pantava elintarviketilanteen syyksi. Sitä vastoin hermo-sairauksia, jotka ovat rautatieläisten vakituksena kiusana, on esiintynyt vähem-män kuin edellisenä vuonna. Verenkierroelintauteja on ilmoitettu hieman run-saammin kuin v. 1940. Sydänlihasheikkoutta ja tuberkuloosia sitä vastoin ei ole todettu enempää kuin edellisenä vuonna. Ruuansulatushäiriöitä on ruoka-tilanteesta johtuen esiintynyt hieman runsaammin. Lisäys ei silti ole huoles-tuttava. Tapaturmien lisääntyminen saa selityksensä niistä vaikeista olosuh-teista, joissa rautatieläiset ovat sodan takia saaneet työskennellä.

Kuolleisuustilasto osoittaa, että tuberkuloosin aiheuttamat kuoleman-tapaukset ovat suunnilleen entisessä määrässään. Sitä vastoin ovat sydän- ja verenkierroelinten tautien aiheuttamat kuolemantapaukset nousseet. Samoin keuhkokuume on johtanut aikaisempaa lukuisampiin kuolemantapauksiin. Tapaturma on sen sijaan aiheuttanut kuoleman harvemmissa tapauksissa kuin edellisenä vuonna.

Työsuunnitelmaa, joka vuoden alussa oli laadittu, ei sodan uudelleen puh-keamisen takia voitu kokonaan toteuttaa. Muuttuneet olosuhteet vaativat joustavaa sopeutumista tilanteeseen, jonka vuoksi terveyden- ja sairaanhoito oli järjestettävä sotatilan vaatimalle kannalle. Näistä toimenpiteistä mainit-takoon, että Helsingin rautatiesairaala järjestettiin pommituksia silmällä pitäen kokonaisuudessaan poliklinikaksi. Valtakunnan yhteyteen palautetulla alueella sijaitsevalle rataverkostolle järjestettiin perusteelliset puhdistustoimenpiteet.

Toimintasuunnitelman laadinta tulevaa vuotta varten antaa jo tässä vai-heessa aavistuksen tehtävien laajuudesta ja runsaudesta. Sotatoimien vielä kestäessä ei kuitenkaan toistaiseksi ole syytä kiteyttää näitä suunnitelmia lo-pulliseen muotoon. Mainittakoon ainoastaan, että sikäli kuin uusia ratoja ote-taan liikenteen palvelukseen, on huolehdittava sekä terveyden- että sairaan-hoidon järjestämisestä näillä radoilla työskenteleville rautatieläisille.

Ammattiopetus. Yle mm illä liikenneoppikursseilla, jotka kevätlukukaudella 1941 päättyivät tavalliseen aikaan toukokuussa, oli yhteensä 29 nais- ja 126 miespuolista osanottajaa eli kaikkiaan 155 liikenneosaston virka-miesharjoittelijaa. Näistä 123 suoritti yleisen liikennevirkatutkinnon heti kurs-sien loputtua ja muut myöhemmin pidettyjen uusintakuulustelujen yhteydessä. Kertomusvuoden syksyllä alkamaan määrätyt toiset tällaiset kurssit oli kesällä syttyneestä sodasta johtuvan henkilöpuutteen vuoksi siirrettävä toiseen aikaan.

Alustavia liikenneoppikursseja sensijaan järjestettiin lii-kenneosastoon otetuille uusille harjoittelijoille ohjelman mukaisesti, vieläpä yhdet keskellä kesää, joten vuoden loppuun mennessä näiltä ja aikaisemmilta vastaavilta kursseilta päässeitä ja säädetyn ajan linjalla harjoitelleita ja kerto-musvuonna alustavan liikennevirkatutkinnon suorittaneita henkilöitä oli vuo-den lopussa kaikkiaan 109, nimittäin 42 naista ja 67 miestä.

Alemmat liikenneoppikurssit (konduktöörikurssit) voitiin *Henkilökunta.* kevätlukukaudella myöskin pitää ohjesäännön mukaisesti sekä kurssi aikaan että opetussuunnitelmaan nähden. Oppilaita niillä oli yksi luokka, nimittäin 42 asema- ja junamiestä. Syyslukukauden vastaavat kurssit sensijaan oli poikkeuksellisten olojen vuoksi supistettava käsittämään vain tärkeimmät ammattiaineet, jotta kurssien lukuaika voitiin lyhentää 6 viikolla. Täten voitiin vielä ennen lukukauden loppua aloittaa toiset samanlaiset kurssit, jotka kuitenkin kertomusvuoden päättyessä vielä olivat kesken. Osanottajia oli edellisillä kursseilla 75 ja jälkimmäisillä 35.

Veturinkuljettajaoppikursseilla oli kevätlukukaudella niinkään yksi luokka, jossa oli 40 oppilasta. Nämä kurssit saatiin päätökseen täydellisen ohjelman mukaisesti, samoikuin vastaavat kurssit vielä syyslukukaudellakin, jolloin veturinkuljettajaoppilaita oli enemmänkin kuin edellisellä lukukaudella, nimittäin kaksi luokkaa, yhteensä 79 oppilasta.

Tämän keskushallinnon oppikursseilla suoritettavan ammattiopetustoiminnan lisäksi on linjahallintoviranomaiset järjestäneet tavanmukaista alokkaiden koulutusta. Asema- ja junamiesten entistä nopeampaa valmistumista ajatellen on liikennejaksojen päällikköjä lisäksi kehoitettu nyt järjestämään 4 viikkoa kestäviä opetuskursseja liikenneosastoon otettaville uusille alokkaille. Tällaisia kursseja on jo pidetty niiden alempien pätevyystutkintojen lisäksi, joita vanhemmat alokkaat entiseen tapaan ovat saaneet suorittaa. Samoin on veturinlämmittäjien lisäämiseksi järjestetty ylimääräisiä lämmittäjäkursseja Riihimäen, Oulun ja Pieksämäen varikoilla.

Oppikurssien johtokunta on kertomusvuoden aikana kokoontunut 7 kertaa käsittelemään ohjesäännön määräämiä asioita eritoten poikkeuksellisten olojen aiheuttamia eri kurssien opetussuunnitelmien muutoksia.

Psykoteknilliset tutkimukset. Psykoteknillinen laboratorio on vuoden kuluessa suorittanut konepajakoulujen oppilaiden valintakokeet Helsingin, Turun, Kuopion ja Oulun konepajoissa, viimeksimainitussa sekä keväällä että syksyllä. Tutkittu on kaikkiaan 265 pyrkijää. Näistä on valittu 78 veturinlämmittäjäoppilasta ja 10 ammattioppilasta.

Jo v. 1939 käytäntöön otettua järjestelmää, jonka mukaan toimessa olevien ylimääräisten veturinlämmittäjien on suoritettava psykoteknilliset kokeet pyrkiessään veturinlämmittäjäkursseille, on vuoden kuluessa edelleen seurattu. Psykoteknilliset soveltuvaisuustutkimukset on nyt suoritettu Oulun, Riihimäen, Pieksämäen, Pasilan ja Turun varikoilla pidettäviä lämmittäjäkursseja varten. Tutkittu on kaikkiaan 145 ylim. vet. lämmittäjää. — Koetulosten nojalla on osittain valittu parempaa pyrkijäainesta ensiksi pidettäville kursseille, osittain suoritettu karsintaa, jonka tarkoituksena on kokonaan sulkea kursseilta pois sellaiset, joilla ei ole lainkaan edellytyksiä kurssien suorittamiseen; viimeksimainittuja tapauksia on esiintynyt varsin harvoja.

Liikenneosaston virkamieskursseilla olleet — kaikkiaan 155 henkeä — tutkittiin uudella nimenomaan liikenneosaston virkamiesten vaatimuksia vastaavalla koesarjalla vähän ennen kurssien päättymistä. Tarkoituksena oli koesarjan vakiinnuttamiseksi suorittaa vertailu tutkittujen koetulosten ja kurssi-

Henkilökunta. menestyksen välillä. Yhteenvetoa kokeiden tuloksista ja edellämäinnittua vertailua ei ole vielä voitu tehdä ennen kaikkea tehtävää hoitaneen maisteri Pellikan kaatumisen ja laboratorion muutenkin lisääntyneen työmäärän vuoksi; tulokset näyttävät kuitenkin varsin positiivisilta, sikäli kuin saattaa päätellä ilman lopullista tilastollista yhteenvetoa.

Veturinlämmittäjä- ja ammattioppilaiden koetulosten ja konepajakoulumenestyksen vertailututkimusta on edelleen koko vuoden ajan jatkettu ja on se voitu ulottaa aina viimeksi valittuihin saakka. Lopulliset yhteenvedot ovat tässäkin kesken, koska laboratorion käytettävissä ei enää ole matemaatikkoa.

Lisääntyneiden valintojen vuoksi ei vuoden jälkipuoliskolla ole ollut mahdollisuutta uusien valintamenetelmien kehittämiseen.

Laboratorion kirjastoon on vuoden kuluessa hankittu 3 uutta nidettä. Kolmen aikakauskirjan saapuminen on sodan vuoksi keskeytynyt, joten vain kaksi alan ammattiaikakauskirjaa on tullut säännöllisesti.

Erästä uutta, suunnitteilla olevaa kojetta varten on vuoden kuluessa hankittu useita osia.

IX. Tapaturmat.

Tapaturmat.

Tapaturmien luku, laatu ja seuraukset. Kertomusvuoden aikana sattui rautateiden tasoylikäytävillä 68 onnettomuutta, joissa 16 henkilöä sai surmansa, 19 henkilöä loukkaantui pahoin ja 60 lievästi. 3 hevosta ja 4 lehmää jäi junan alle. Puomien päälleajoja oli 39.

Kiskojen, akselien ja pyörärenkaiden katkeamiset. Katkeamisen takia vaihdettiin vuonna 1941 kaikkiaan 578 ratakiskoa, joista 132 kpl 43 567 kg/m, 377 kpl 30 kg/m, 38 kpl 25 kg/m ja 31 kpl 22 343 kg/m kiskoja.

X. Taloudellinen tila.

Valtionrautateiden pääoma-arvo.

Taloudellinen tila.

Pääoma-arvo.

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kir-

janpidon mukaan vuoden 1940 lopussa 4 995 442 948 mk

Tähän on vuonna 1941 tullut lisää:

Uudisrakennusten ja eräiden uusien

rataosien arvo 293 391 619 mk

Uuden liikkuvan kaluston arvo 76 217 665 »

Uusien työkoneiden arvo (rautatie-

rakennusten työkoneita sekä

käyttökaluun lukuunottamatta) 5 464 395 » 375 073 679 »

5 370 516 627 mk

Tästä on vuonna 1941 vähentynyt:

Vuoden kuluessa poistettu:

Kiinteistöjen arvosta 267 024 mk

Liikkuvan kaluston arvosta ... 114 783 328 »

Työkoneiden arvosta 599 872 »

Vuoden kuluessa kuoletettu:

Kiinteistöjen arvosta	39 693 600 mk	
Työkoneiden arvosta	3 568 200 »	158 912 024 mk

Taloudellinen
tila.
Pääoma-arvo.

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten	
vuoden 1941 päättyessä	5 211 604 603 mk
Tähän on lisättävä uusien rautatierakennusten kiinteistö-	
arvot, yhteensä	713 467 620 mk
Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1941 lopussa ¹⁾	5 925 072 223 mk

Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistöjen osalle 4 072 671 486 mk, liikkuvan kaluston 1 098 142 946 mk ja työkoneiden osalle 40 790 171 mk eli prosenteissa 78.1, 21.1 ja 0.8 %.

Valtionrautateiden tulot.

Valtionrautateiden tuloutetut tulot, so. niille maksettavaksi lasketut määrät nousivat vuonna 1941 1 595 660 187 markkaan. Tästä on vähennettävä suorituksia vieraille rautateille ym. ja takaisinmaksuja rautatien käyttäjille yhteensä 6 795 119 mk, joten kertomusvuoden lopullisiksi tuloiksi jää 1 588 865 068 mk. Kun vastaava määrä oli edellisenä vuonna 1 274 863 038 mk, ovat tulot lisääntyneet 314 002 030 markalla.

Tulot.

Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuivat vuosina 1941—1939 seuraavasti:

Tulon laatu	Vuonna 1941		Vuonna 1940	Vuonna 1939	Lisäys vuonna 1941 vuoteen 1940 verratuna	
	mk	%	mk	mk	mk	%
Henkilöliikenteen tulot ...	583 492 670	36.72	469 940 173	333 765 103	113 552 497	24.16
Tavaraliikenteen tulot	927 953 973	58.40	734 767 714	751 682 681	193 186 259	26.29
Muut liikennetulot	11 724 894	0.74	10 022 327	9 207 125	1 702 567	16.99
Lennätintulot	984 728	0.06	873 570	618 658	111 158	12.72
Autoliikennetulot	12 011 624	0.76	10 150 439	8 500 045	1 861 185	18.34
Korvaus postinkuljetuksesta	17 560 000	1.11	17 560 000	17 260 000	—	—
Sekalaiset tulot	35 137 179	2.21	31 548 815	29 537 421	3 588 364	11.37
Yhteensä	1 588 865 068	100.00	1 274 863 038	1 150 571 033	314 002 030	24.63

Valtionrautateiden menot.

Valtionrautateiden hallinto-, kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1941 1 197 550 624 mk, oltuaan edellisenä vuonna 998 959 547 mk ja osoittivat siten 198 591 077 markan eli 19.88 %:n lisäystä.

Menot.

Menoprosentti, so. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde, oli vuonna 1941 75.37; vuonna 1940 se oli 78.36 ja vuonna 1939 81.70.

Rautatiehallituksen menot olivat 25 207 836 mk ja linjahallinnon menot 1 172 342 788 mk eli prosenteissa menojen kokonaismäärästä 2.11 ja 97.89 %.

Menojen jakautuminen eri menomomenteille verrattuna edellisen vuoden vastaaviin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

¹⁾ Tähän ei ole luettu käyttökcalustoa, jonka arvo oli kertomusvuonna 63 392 362 mk.

Menot.

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1941	
	V. 1941	V. 1940	mk	%
<i>Rautatiehallitus.</i>				
Palkkaukset	16 549 237	16 233 823	315 414	1.94
Ylimääräisen henkilökunnan palkkiot	3 221 824	3 034 871	186 953	6.16
Viransijaisten palkkiot	187 008	125 857	61 151	48.59
Matkakustannukset	355 480	347 580	7 900	2.27
Vakinaiset eläkkeet	1 291 299	1 236 928	54 371	4.40
Ylimääräiset eläkkeet	103 338	88 465	14 873	16.81
Apuraha eläkelaitokselle	71 944	75 705	—3 761	—4.97
Ammattiopetus	227 202	136 522	90 680	66.42
Pääjohtajan käyttövarat	6 938	6 170	768	12.45
Lämmitys, valaistus, vesi ja puhtaanapito	1 415 766	990 611	425 155	42.92
Painatuskustannukset	197 901	199 999	—2 098	—1.05
Sekalaiset menot	1 579 899	1 523 961	55 938	3.67
Rautatiehallitus yhteensä	25 207 836	24 000 492	1 207 344	5.03
<i>Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttömenot.</i>				
<i>Henkilömenot.</i>				
Palkkaukset	308 915 000	316 096 399	—7 181 399	—2.27
Ylimääräisen henkilökunnan ja työvoiman palkkiot	87 020 467	62 500 353	24 520 114	39.23
Viransijaisten palkkiot	16 379 638	19 731 756	—3 352 118	—16.99
Virantekorahat ja palkinnot tarveaineiden säästämistä	12 727 701	11 980 119	747 582	6.24
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muuttokustannuksista	7 613 608	4 362 815	3 250 793	74.51
Vakinaiset eläkkeet	34 317 241	33 659 662	657 579	1.95
Ylimääräiset eläkkeet	1 816 760	1 832 845	—16 085	—0.88
Apuraha eläkelaitokselle	4 248 940	4 067 250	181 690	4.47
Tapaturmakorvaukset	3 125 307	2 717 133	408 174	15.02
Muut huoltotoimenpiteet	322 158	324 342	—2 184	—0.67
<i>Kalusto ja käyttöaineet.</i>				
Käyttökahuston täydentäminen, kunnossapito ja tarkastuskustannukset	5 266 033	4 200 643	1 065 390	25.36
Polttoaineet	342 200 613	201 033 994	141 166 619	70.22
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta ...	30 676 652	24 711 223	5 965 429	24.14
<i>Rata ja rakennukset.</i>				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito	125 196 597	78 651 486	46 545 111	59.18
Sähkövoimalaitosten ynnä vahvavirta-, lennätin- ja puhelinjohtojen kunnossapito	7 794 095	7 037 483	756 612	10.75
Merkinanto- ja turvallisuuslaitteiden kunnossapito	2 803 236	2 704 234	99 002	3.66
Lumen ja jään poistaminen	10 906 682	7 314 198	3 592 484	49.12
<i>Liikkuva kalusto.</i>				
Liikkuvan kaluston, työkonien ja koneellisten laitteiden kunnossapito	118 331 320	102 860 970	15 470 350	15.04
Korvaus vieraan liikkuvan kaluston käytöstä ..	698 182	979 762	—281 580	—28.74
<i>Muut asiamenot.</i>				
Painatuskustannukset	3 925 688	3 194 071	731 617	22.91
Vahingonkorvaukset	2 545 245	2 073 991	471 254	22.72
Verot	444 486	455 395	—10 909	—2.40
Postilaitokselle postin kuljetuksesta suoritettava korvaus	1 000 000	1 000 000	—	—
Sekalaiset menot	1 020 111	994 012	26 099	2.63
Kuolelutukset	43 047 028	80 474 919	—37 427 891	—46.51
Linjahallinto yhteensä	1 172 342 788	974 959 055	197 383 733	20.25
Kaikkiaan	1 197 550 624	998 959 547	198 591 077	19.88

Rahallinen tulos.

Rahallinen tulos valtionrautateiden liikenteestä osoittaa lisäystä edelliseen vuoteen verrattuna. Tulot, jotka vuonna 1940 nousivat 1 274.9 milj. markkaan,

Rahallinen
tulos.

olivat kertomusvuonna 1 588.9 milj. mk, lisääntyen siis 24.63 %. Menot, so. vuotuiset hallinto-, kunnossapito- ja käyttökustannukset, lisääntyivät 999.0 milj. markasta 1 197.5 milj. markkaan eli 19.88 %. Tulos osoittaa ylijäämää 391.3 milj. markkaa; vuonna 1940 ylijäämä oli 275.9 milj. mk.

*Rahallinen
tulos.*

Täsmällisin luvuin esitettyinä puheenaolleet rahallisten tulosten vaihtelut käyvät ilmi seuraavasta yhdistelmästä:

	Vuonna 1941	Vuonna 1940	Lisäys vuonna 1941	
	mk	mk	mk	%
Tulot	1 588 865 067: 60	1 274 863 038: 35	314 002 029: 25	24.63
Menot	1 197 550 623: 55	998 959 546: 95	198 591 076: 60	19.88
Ylijäämä	391 314 444: 05	275 903 491: 40	115 410 952: 65	41.83

Helsingissä 31 päivänä heinäkuuta 1942.

Jalmar Castrén.

Ossian Hellman.